

1,50 DM

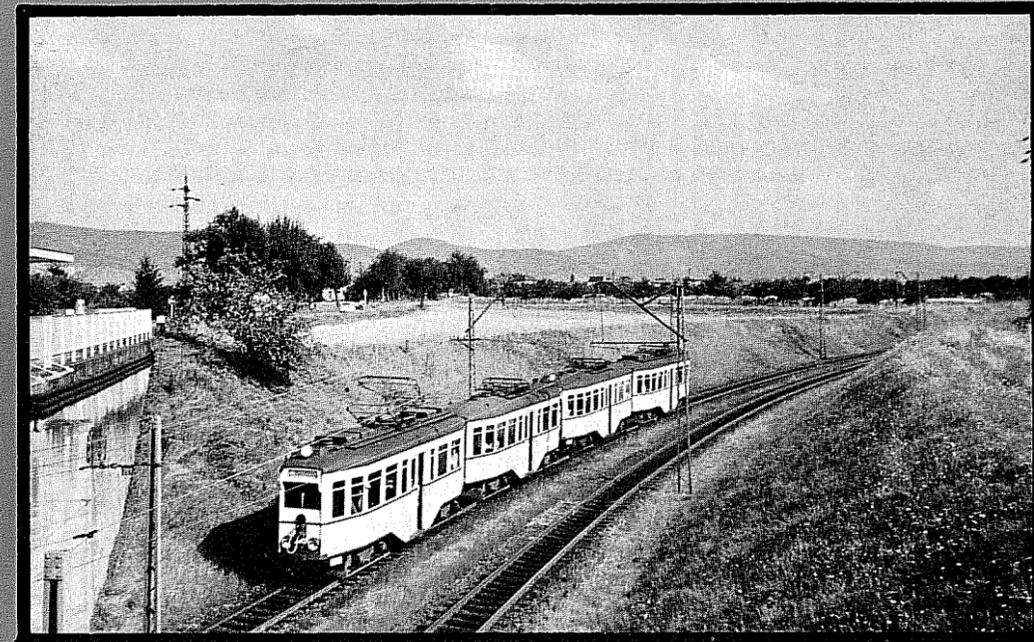
H 21393 F

DEV·KURIER

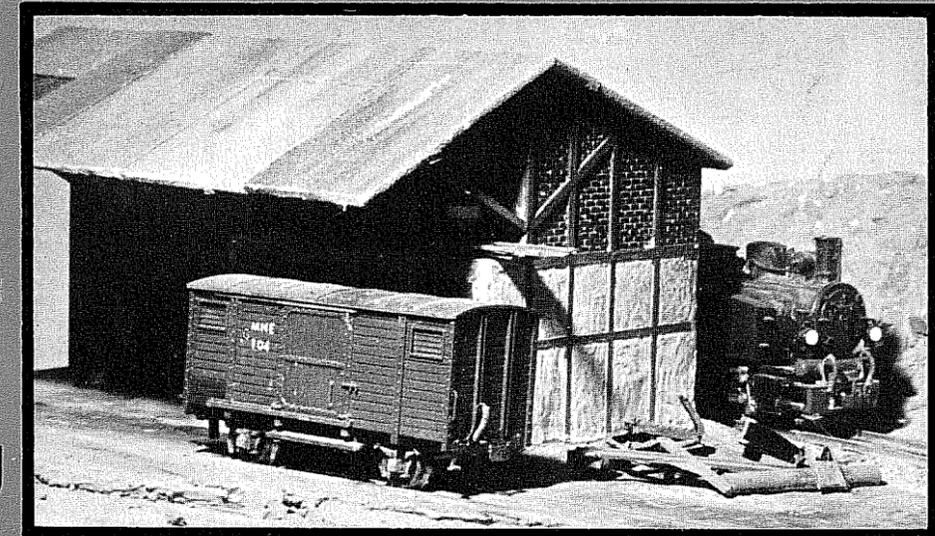
MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG
VON SCHIENENFAHRZEUGEN

26

IV/71



Modellbahn:
**Bauplan +
Bauanleitung**



RÜCKBLICK: ROLLBOCKBETRIEB NACHASENDORF (219e)

außerdem:

Bildbericht: MONTAFONERBAHN

IV RAILROADER-MEETING

DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON
SCHIENENFAHRZEUGENherausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein
e. V. zur Förderung seiner kulturhistorischen Arbeit.

CHEFREDAKTEUR:

Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg/W., Warthe-
straße 21, Tel. (0 50 21) 46 50Verlag: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
DEV-WerbungSTÄNDIGE MITARBEITER: Hartmut
Brandt, Hans-Jürgen Hentzschel, Rüdiger Johannes,
Eberhard Kunst, Eberhard Moll, Otto Straznicky,
Ulrich Thiemann, Peter Weinandt.

VERSAND:

Peter Weinandt, 307 Nienburg/W. Raiffeisenstr. 22

BEZUGSBEDINGUNGEN:

Einzelpreis 1,50 (Sonderhefte 5,- DM) und
-50 DM Versandkosten. Jahresabonnement (4 Heft-
e incl. ein Sonderheft) 9,- DM incl. Versandkosten.
Alle Preise incl. 5,5 % Mehrwertsteuer. Der DEV-
KURIER erscheint vierteljährlich. Bestellungen auf
dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Ham-
burg 16 17). Für DEV-Mitglieder ist der Bezugs-
preis für den DEV-KURIER mit dem Mitglieds-
beitrag abgegolten.

Anzeigen:

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 3 vom 1. 8. 1970.
Anzeigenverwaltung: DEV-Werbung, 307 Nien-
burg/W. Warthestraße 21.Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schrift-
licher Erlaubnis der Redaktion.

Satz: Niko Jessen, Hamburg

Druck: J. Hoffmann & Co., Nienburg/W.

Auflage: 2100 Exemplare

DEUTSCHER
EISENBAHN-VEREIN E. V.

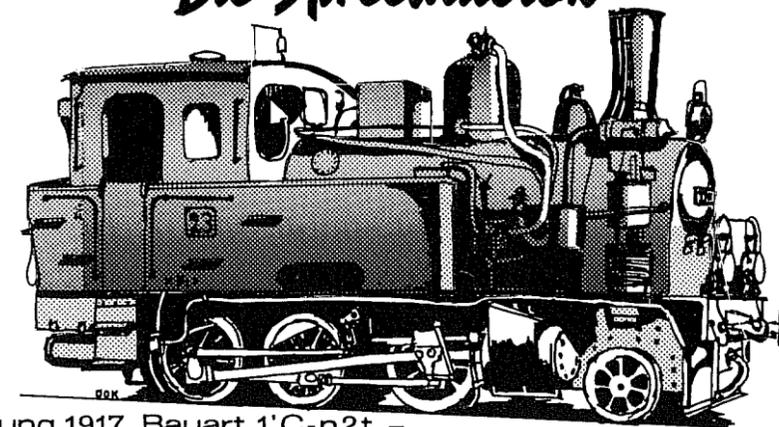
3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

Vorstand: Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497
Bad Oeynhaus, Dr.-Braun-Str. 6 (Vorsitzender);
Dipl.-Ing. Ulrich Mailand, Halle/Westf.; Ulf D.
Otto, Berlin; Rudolf Hase, Heessel; Klaus Strauch,
Berlin.Redaktions- und Anzeigenschluß
für die Nummer 27 ist am 30. 12. 1971

Beilage

Dieser Ausgabe liegt eine Zahlkarte der Freunde
der Eisenbahn e. V. Hamburg zur Bestellung des
FdE-Kalenders bei. Wir bitten um Beachtung.

Die Spreewaldlok



- Jung 1917, Bauart 1'C-n2t -

ist vor der Verschrottung gerettet, denn wir
haben sie gekauft!Die Spendenaktion hat schon ein recht erfreuliches Ergebnis gezei-
tigt. Doch haben längst noch nicht alle DEV-Mitglieder von diesem
Spezialangebot Gebrauch gemacht. Aber bedenken Sie: Der DEV
braucht dieses Geld notwendig! Und die Postkarten sind wirklich
große Klasse, wie uns Kenner immer wieder bestätigt haben. Also:
10,- DM auf unser Postscheckkonto Hamburg 3132 81 mit dem
Vermerk „Spreewaldlok“ und schon kommen die Postkarten ins
Haus, nach Wunsch Serie I oder II, bei 20,- DM auch beide Serien
(bitte angeben!).

DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON
SCHIENENFAHRZEUGEN

Heft 27 (I/72) erscheint als große Spezialausgabe mit dem Titel

Mindener Kreisbahn

Wie schon bei dem Heft über die Bielefelder/Herforder Klb. werden
wir eine große Zahl von Fotos bringen, Bahngeschichte, Strecken-
beschreibung, Karten, Pläne, graph. Fahrpläne, Typenzeichnungen
etc.Das Heft wird 5,- DM kosten und kann gegen Einsendung von
5,50 DM (incl. Versand) auf Postscheckkonto Hamburg 16 17 des
DEV bestellt werden. Mitglieder erhalten das Heft selbstverständ-
lich kostenlos und Abonnenten im Rahmen des regulären Abon-
nements zu 9,- DM.

Privatbahnen in Westfalen

die interessante Amateurzeitschrift, Nr. 6 mit 4 Originalfotos zu
beziehen vom Herausgeber: Thomas Krause, 5982 Neuenrade,
Beuler Weg 41 gegen 1,- DM in Briefmarken.

Verkaufe bzw. biete an:

Längst vergriffene Einzelnummern Lokmagazin, ME, MBR, EA, Miba, DEV-
KURIER u. a. sowie vergriffene und lieferbare Eisenbahnbücher insbeson-
dere über Klein- u. Nebenbahnen.Kaufe an: Eisenbahnzeitschriften und Eisenbahnbücher.
Beantwortung von Anfragen und Zusendung von Prospekten und Antiqua-
riatslisten nur möglich gegen Voreinsendung von 1,50 DM in Briefmarken
oder 3 int. Antwortscheinen.

RUDOLF KÖHL, 5038 Rodenkirchen, Hauptstraße 81.

OEG

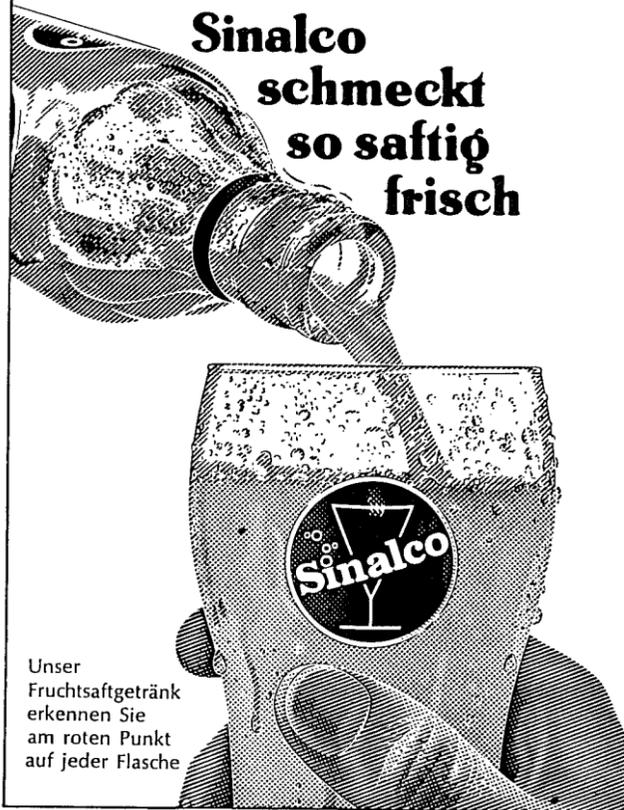
In beschränkter Auflage steht eine vervielfältigte Zusammenstel-
lung über die OEG per 1. 4. 1964 zur Verfügung, enthaltend
1 Karte des Verkehrsgebietes, 1 Streckenkarte mit genauer Angabe
der Spurweiten, Betriebsarten (Dampf, el., Rollbock, etc.), An-
gaben über die Strecken, den Fahrzeugpark und die Einrichtungen
der Bahnhöfe, sowie die Gleispläne von 17 Bahnhöfen (Reproduk-
tionen von original OEG-Unterlagen).Bestellung durch Überweisung von 6,50 DM an Eberhard Moll,
6203 Hochheim/Main, Weinbergstr. 24, Konto Nr. 213 006 304 bei
der Nassauischen Sparkasse Hochheim.

Deutsche Spitzenklasse

Größter
Dosenbier-Produzent
der EWGKarlsberg ist das meistgetrunkene deutsche
Dosenbier. Aber auch in Einwegflaschen ge-
hört Karlsberg zu den führenden deutschen
Brauereien.

KARLSBERG

... ganz einfach weil es schmeckt

Sinalco
schmeckt
so saftig
frischUnser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche

VILSA-BRUNNEN

Natürliche Bergquelle

Otto Rodekohl

3094 Bruchhausen-Vilsen

MÜHLENGRUND

Hotel-Restaurant

Gemütliche rustikale Gastlichkeit
ruhige Lage am Wald
moderne Zimmer z. T. mit WC und Bad
Kaffeeterrasse, Liegewiese

3 km vom Bhf. Bruchh.-Vilsen in Richtung Bruchmühlen

Tel. (04252) 2177

Gasthaus »Zum Dillertal«

Heinr. Bomhoff, Dille a. Bahnh. Heiligenberg, Ruf (04252) 780

Wanderwege durch das Dillertal zum Heiligenberg

Clubzimmer für Gesellschaften und Tagungen v. 12-150 Pers.

In südlicher Richtung großer Garten mit fester Kaffeeterrasse.

Fremdenzimmer, Heizung, fl. warm und kalt Wasser.

● Parkplatz - Garagen - Gutbürgerliche Küche ●

Vogelvolieren - Kleintierzucht (Pony, Esel)

modisch — preiswert — aktuell
bei uns kaufen Sie gut

ZWEIGNIEDERLASSUNG DER DEBLER KG

BRUCHHAUSEN - VILSEN

DAS FÜHRENDE TEXTILHAUS

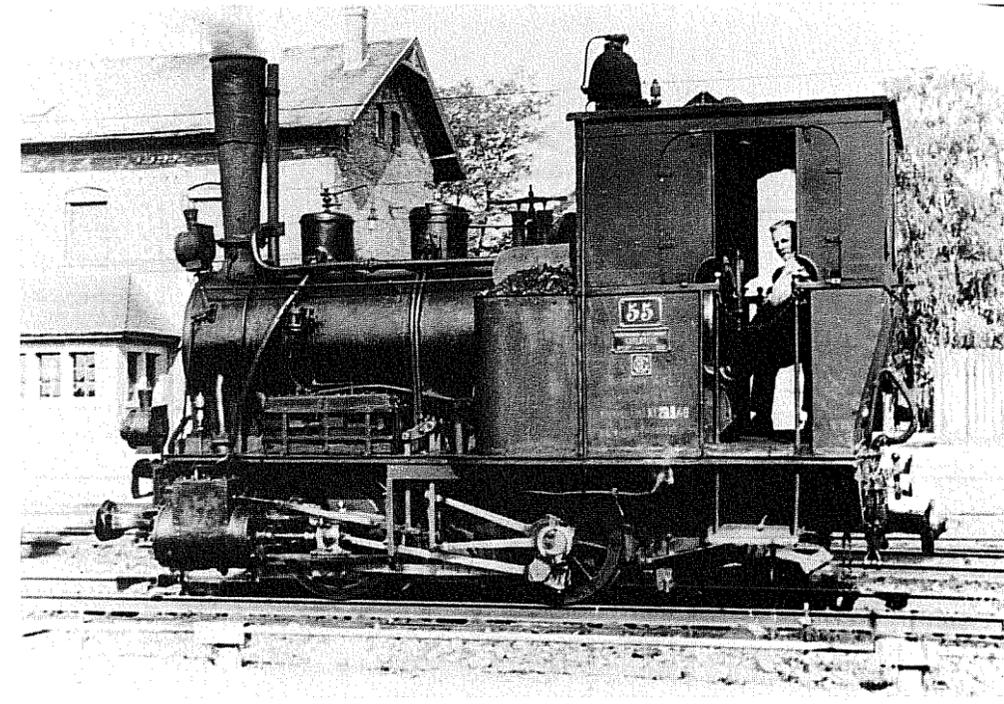
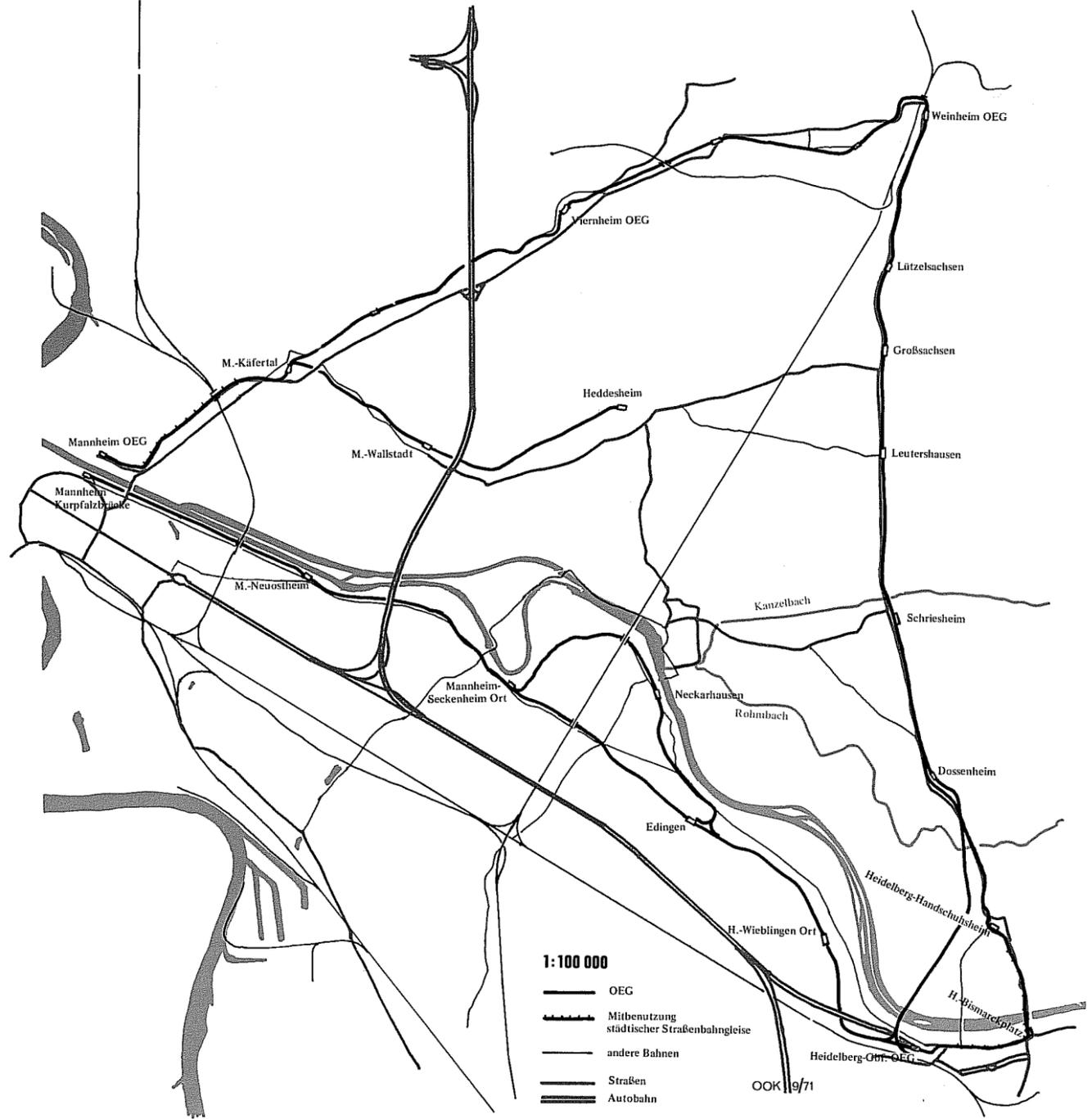
60 Jahre OEG

Die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft AG in Mannheim feierte im Juli 1971 den 60. Geburtstag ihrer Gründung. Dieses Jubiläums soll hier kurz gedacht werden.

Die Entstehungsgeschichte der OEG kann nicht in wenigen Worten geschildert werden, weicht sie doch ganz erheblich von den üblichen Anfängen deutscher Privatbahnen (Komitee, Denkschrift an die Regierung, Konzessionserteilung durch den allergnädigsten Landesherrn, Bau und feierliche Eröffnung) ab. Die Gründung der OEG im Jahre 1911 war die sinnvolle Vereinigung privater und kommunaler Partner zu einem der ersten gemischtwirtschaftlichen Unternehmen in Süddeutschland, in das Eisenbahnen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (gegründet von Hermann Bachstein, später beherrscht von Hugo Stinnes), Konzessionen für Bahnen (SEG und Stadt Mannheim) und ein Kraftwerk eingebracht wurden.

Werfen wir kurz einen Blick auf das Streckennetz, das überwiegend von den Vorgängerbahnen übernommen und später ausgebaut wurde:

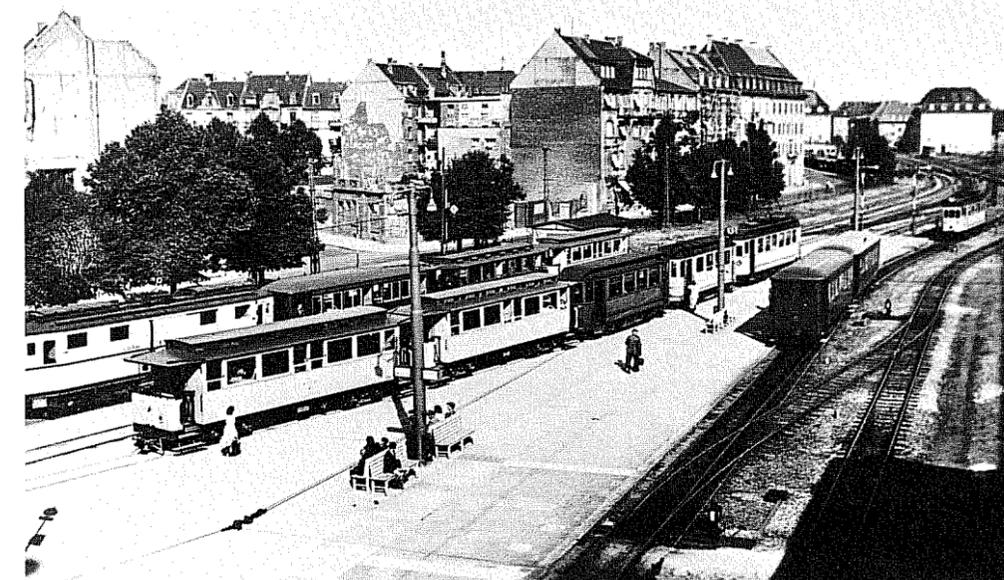
- Mannheim – Weinheim (1887, ab 1915 zweigleisig u. elektrisch)
- Weinheim – Heidelberg (1890, 1949-56 elektrifiziert)
- Heidelberg – Mannheim (1891, 1928/29 zweigleisig und elektrifiziert mit teilweise neuer Trasse)
- Heidelberg – Schriesheim (1906, normalspurige Güterbahn, teilw. dreischienig)
- Käfertal – Heddeshheim (1909, 1946 elektrifiziert)
- Schwetzingen – Ketsch (Straßenbahnen 1910, eingestellt 1938)
- zwei Straßenbahnstrecken in Mannheim (1913 u. 1920, betrieben von und 1921 abgegeben an Straßenbahn Mannheim)
- Ferner seit 1925 Omnibusverkehr auf ständig erweitertem Netz.



Lok 55, aufgenommen 1940
Foto: OEG Archiv/Strab. Mannheim



Lok 77 verräuchert am 6. 7. 1928
den Bismarckplatz in Heidelberg
Foto: OEG Archiv/Ackermann



Bhf. Mannheim OEG ca. 1948
Foto: OEG Archiv/Weber

Personenzug mit Lok 81 (Henschel 1890)
am 1. 5. 53 in Weinheim OEG

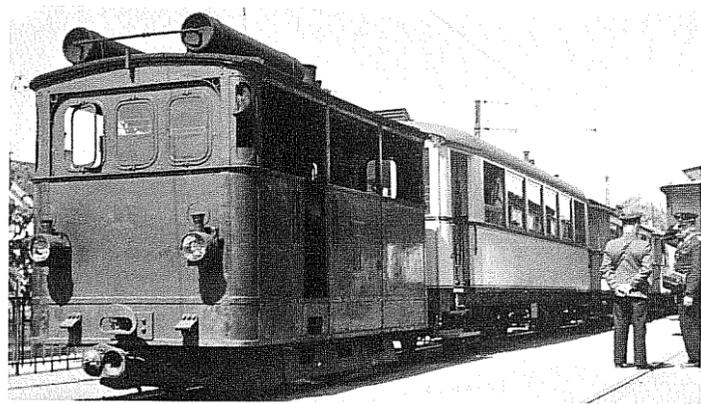
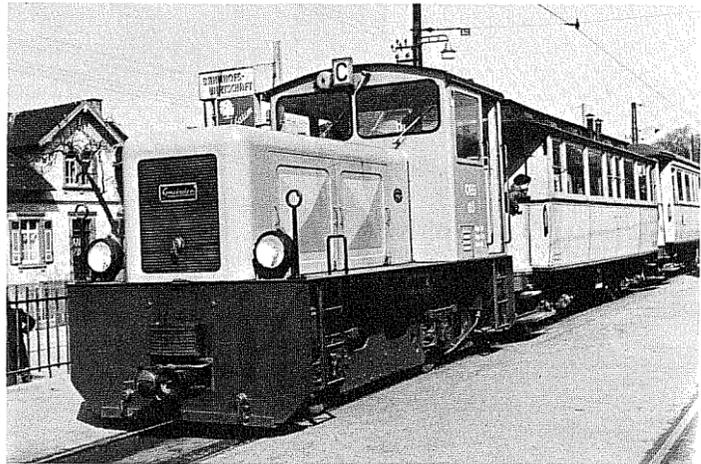
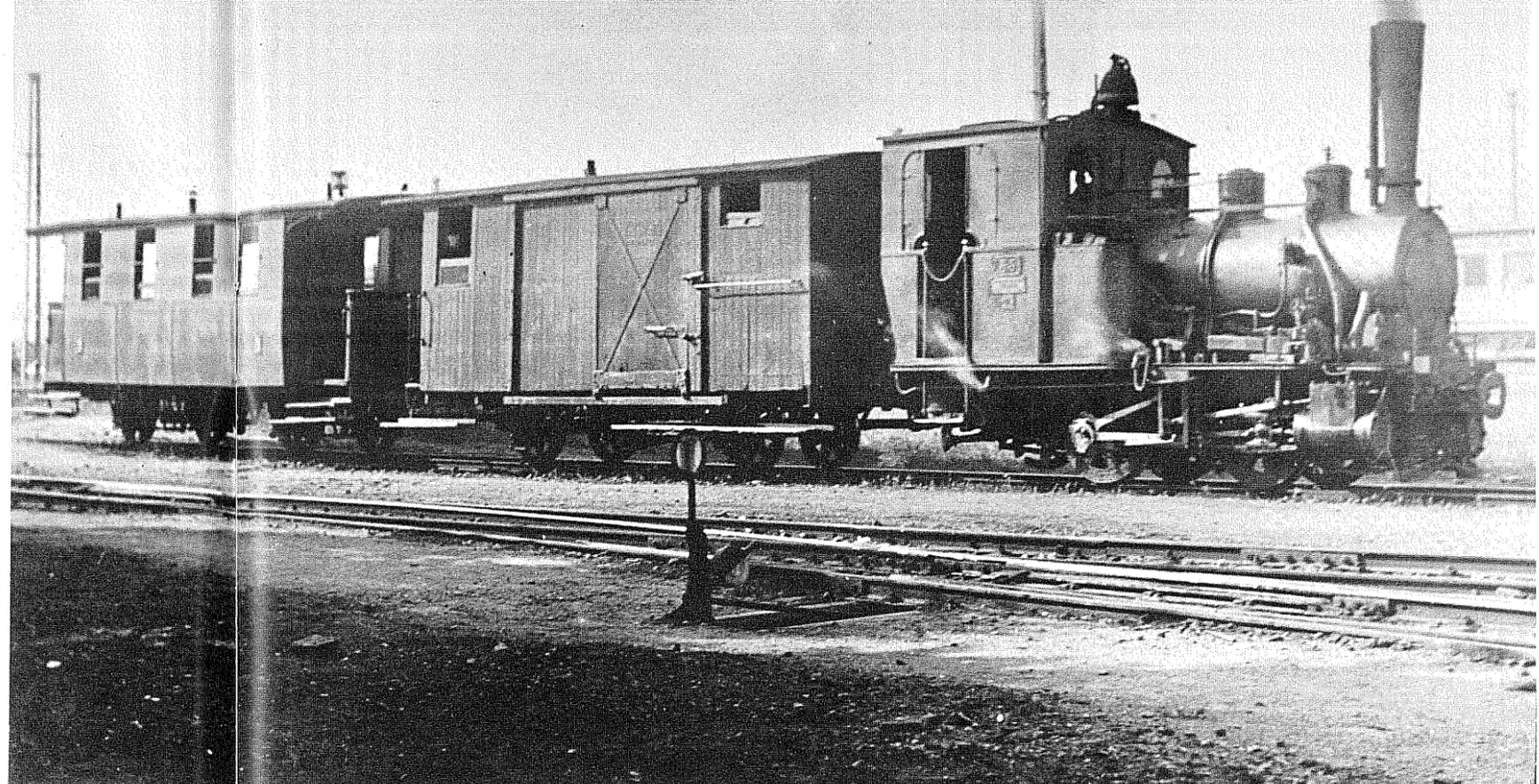


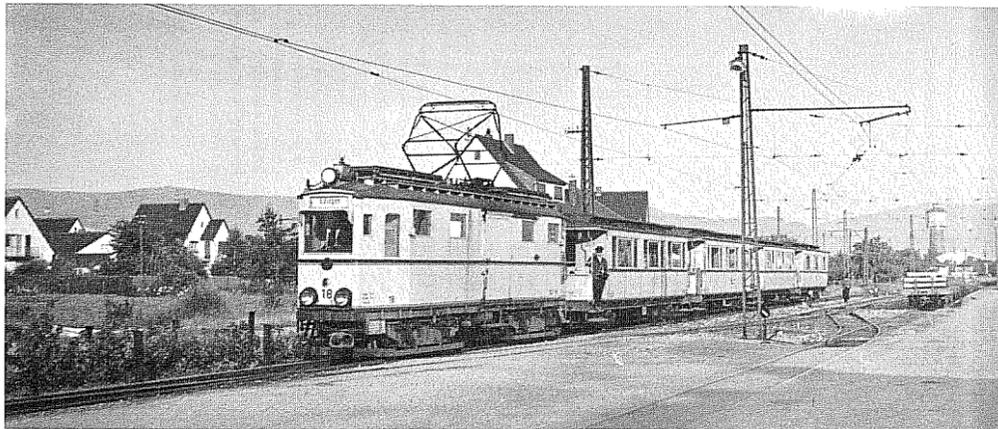
Foto: E. Moll



Die gleiche Situation zwei Jahre später mit
Diesellok 03. Foto: E. Moll



Dampfzug Käferzug — Heddesheim ca. 1930 Foto: OEG Archiv/Ackermann



ET 18 mit Bielefelder Wagen in Edingen.

Foto: OEG Archiv/Röth



OEG-Zug mit ET 3 zwischen Schriesheim
und Dossenheim im April 1953

Foto: OEG Archiv/Lossen

Nur eine dieser Strecken sei herausgegriffen und etwas in ihrer Chronik geblättert, die Strecke Weinheim – Heidelberg. Bis 1954, d. h. 64 Jahre lang dampften unermüdlich die kleinen Kastenlokomotiven des „feurigen Elias“, auch „Mandelbähnchen“ (wegen der im Frühjahr entlang der Strecke blühenden Mandelbäumchen) oder im Volksmund „die Bembel“ (Bimmel) genannt, die Bergstraße entlang. Urgemütlich ging es zu, in aller Frühe beginnend mit dem Marktzug nach Mannheim bis spät abends, wenn die Bembel Studenten, voll des guten Weines, von den Weindörfern der Bergstraße nach Heidelberg zurückschaukelte. Da hieß es für die Schaffner aufpassen, damit nicht ein Zuglaufschild am anderen Tag im Heidelberger Studentenlokal „Seppel“ hing (es hängt wahrhaftig eines dort in der Sammlung entführter Schilder!). Ein recht einträgliches Geschäft für die Bahn war die Abfuhr der Steine von Steinbrüchen der Bergstraße, sowie der Obst- und Gemüseversand. Der erste Weltkrieg und die folgenden Krisenzeiten überstand man einigermaßen. Um 1930 mußten sich die Trambahnloks von Heidelbergs Bismarckplatz zurückziehen und hinfort ihre Tätigkeit im Vorort Handschuhsheim beginnen. Man hielt die Dampfbahn in der vornehmen Universitätsstadt nicht mehr für gesellschaftsfähig, nachdem auf der Mannheimer Strecke die elektrischen Halbzüge eine neue Ära ankündigten. Dennoch wurde die Bembel von Einheimischen und Kennern heiß geliebt. In der Zeit des 2. Weltkrieges war man froh, daß man sie hatte, wurde sie doch weniger von Einschränkungen und Störungen betroffen. Schwere Zeiten mußten durchgestanden werden, mit schlechten Kohlen und rationiertem Öl, fehlenden Ersatzteilen und häufigem Fliegeralarm. Manche Nacht schlug sich Werkmeister Haas von der Lokstation Schriesheim um die Ohren, um heimlich per Fahrrad nach den auf der Strecke vom Alarm überraschten Lokomotiven zu sehen. Unvorstellbare Transportleistungen mußten nach dem Krieg auf der Strecke Weinheim – Heidelberg erbracht werden, als die Ladenburger Brücke der Main-Neckar-Bahn gesprengt im Neckar lag und der feurige Elias plötzlich ein wichtiges Bindeglied zwischen Nord- und Süddeutschland darstellte. Nach der Währungsreform besserten sich zwar die Zeiten, aber für den langsamen und altmodischen feurigen Elias gestaltete sich die Situation durch die Konkurrenz der Straße immer schwieriger. Des Jahr für Jahr steigenden Andrangs der Autos versuchte sich das meist auf oder direkt neben der Straße fahrende Bähnchen zu erwehren durch Aufschriften an den Wagen: Kraftfahrer! haltet die Schienen frei! Das zwang den Motorisierten nur ein müdes Lächeln ab und die OEG mußte andere Wege finden, den Betrieb zu verbessern. So sanierte man mit erheblichem Kostenaufwand nach und nach die Gleislage und stellte den Betrieb bis 1950 von Handschuhsheim bis Schriesheim

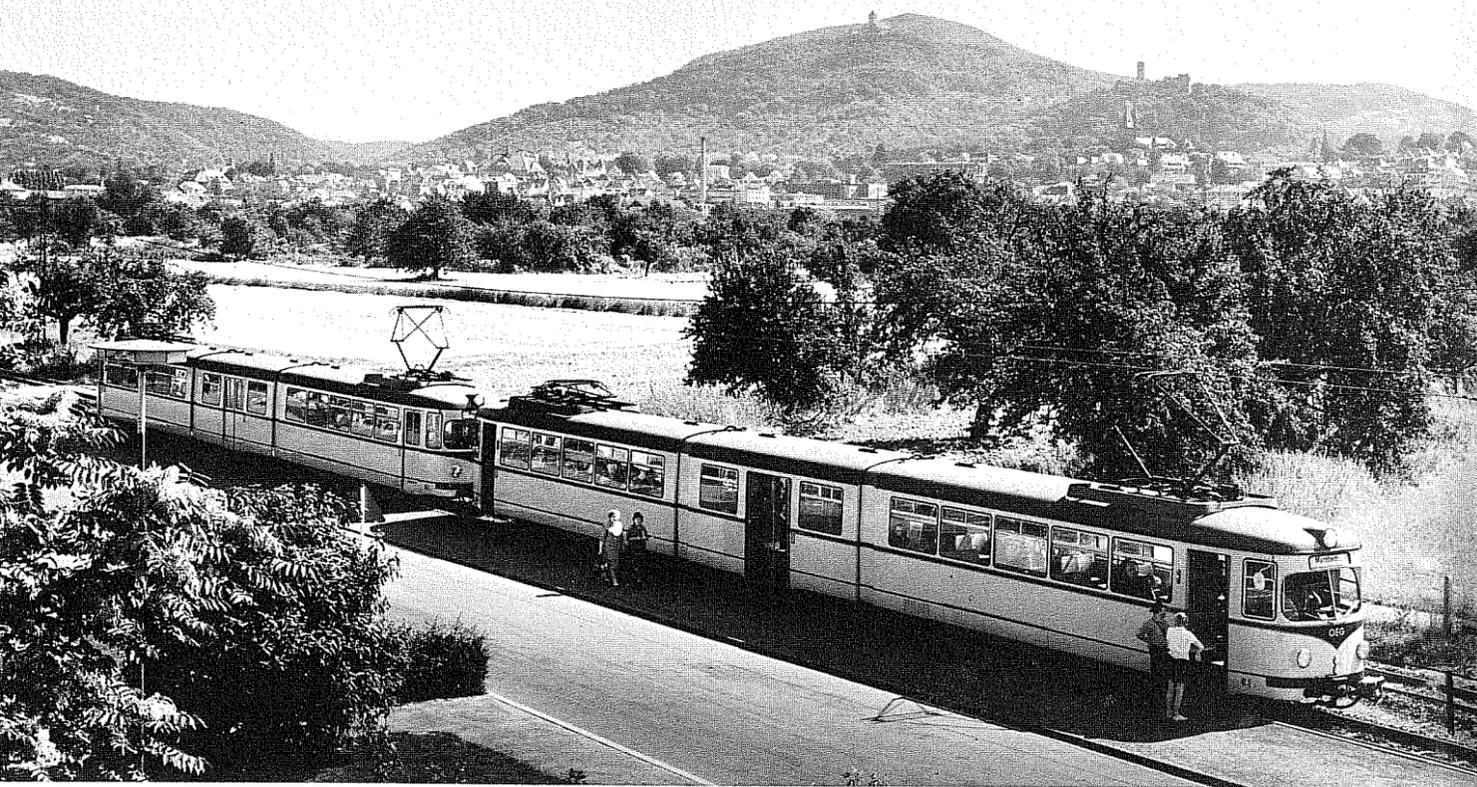
auf elektrische Traktion um. Da einerseits die weitere Elektrifizierung ins Stocken geraten war, andererseits aber für die restlichen Kastenloks kostspielige Revisionen anstanden, entschloß man sich zur Beschaffung von 3 Diesellokomotiven. So mußten dann 1954 die letzten Trambahnloks in Pension gehen. Zwei Jahre lang zuckelten die alten, im Winter weiterhin mit Öfen beheizten Wagen hinter einer Diesellok von Weinheim nach Schriesheim, bis sich 1956 die letzte Lücke in der Oberleitung schloß. Lediglich vor Güterzügen verdienten sich noch bis 1958 die neueren Lokomotiven 100 bis 101 ihr Brot. Glücklicherweise entging die Tramlok 102 der Verschrottung und durfte das Vorbild für die Modelle von Egger und Lehmann abgeben. Außer der hübschen Lokstation in Schriesheim erinnert heute nichts mehr an die Dampfzeit. Moderne elektrische Züge durchheilen heute die 16 km lange Strecke in 40 Minuten, fast der halben Zeit der guten alten Bembel.

Für den Eisenbahnfreund dürfte die OEG stets eines der interessantesten Eisenbahnunternehmen gewesen sein, war doch hier so ziemlich alles vertreten, was die Erinnerung an die Klein- und Schmalspurbahnen so liebenswert macht. Mit wenigen Worten sei es skizziert:

Meterspurbahnen mit Personen- und Güterverkehr, betrieben mit normalen und Kastenlokomotiven, über Land, auf der Straße durch Dörfer und Großstädte, Rollbockverkehr, elektrische Triebwagen, moderne Halbzüge und schließlich Gelenktriebwagen, eine Straßenbahn, mit Dieselloks bespannte Züge, typenreicher Wagenpark, normalspurige Güterbahn mit Dampf- und Dieselbetrieb. Dreischienennetze mit allen nur denkbaren Weichenformen, Bau und Betrieb nach den für Eisenbahnen und Straßenbahnen geltenden Vorschriften, Gemeinschaftsstrecken mit Straßenbahnen, Rillen- und Vignolschienen verschiedenster Formen, sogar Längsschwellen und schließlich durchgehend geschweißte Schienen auf Betonschwellen, eine große Neckarbrücke, ansprechend gestaltete Bahnhöfe mit interessanten Gleisplänen, Hebelstellwerke und automatischer Streckenblock, Deutschlands erste Halbschranken, Fahrkarten in ungeahnter Vielfalt, heute Streifenkarten für Selbstentwertung, Omnibus- und Lastwagenverkehr, Postbeförderung, eigene Briefmarken bis auf den heutigen Tag, u. s. w.

Ja, über die Geschichte der 60jährigen OEG ließe sich wahrhaftig ein dickes Buch schreiben.

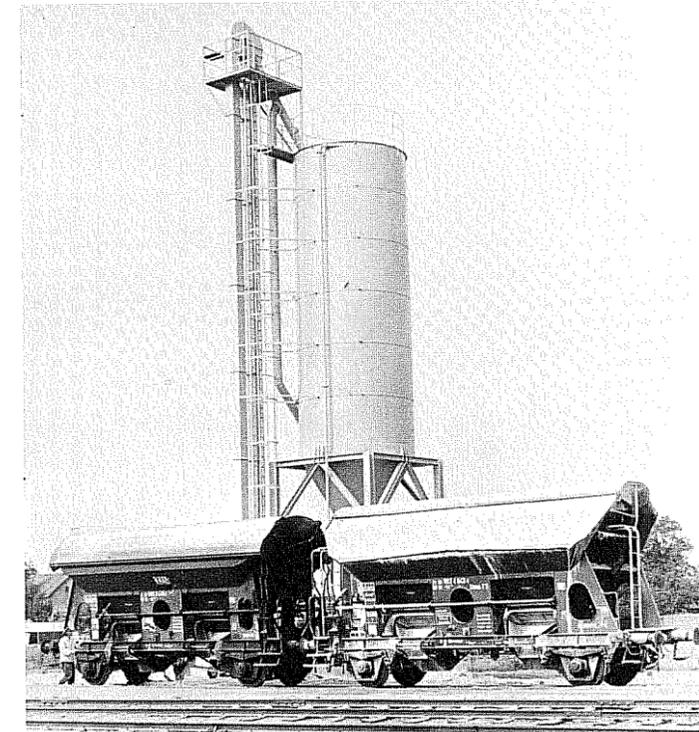
Heute präsentiert sich die OEG in einem ausgesprochen modernen Gewand. Nicht nur die Uniformen des Personals zeigen einen New Look, sondern auch die Fahrzeuge und Anlagen, augenfällig demonstriert durch modernste DÜWAG-Gelenkzüge auf durch-



Der letzte Rollbockzug von Asendorf. Foto: Kurbjuweit



Letztmals aufgebockte Wagen in Asendorf (22. 8. 71) Foto: Hentzschel



Dampflokomotiven der OEG (Meterspur)

51	Bn2t	Krauß	1886/	1784	} Verbleib unbekannt
53	Bn2t	Heilbronn	1886/	231	
55	Bn2t	Karlsruhe	1886/	1167	+ 1950
56	Bn2t	Karlsruhe	1886/	1168	§
57	Bn2t	Karlsruhe	1886/	1169	+ 1948
58	Bn2t	Karlsruhe	1886/	1170	+ 1954
59	Bn2t	Karlsruhe	1887/	1202	+ 1950
61	Bn2t	Hohenzoll.	1888/	464	≠
61'	Bn2t	Borsig	1895/	4475	+ 1954 §§
66	Bn2T	Henschel	1889/	2836	+ 1948 &
75	Bn2T	Henschel	1890/	3144	+ 1950
76	Bn2T	Henschel	1890/	3145	+ 1952
77	Bn2T	Henschel	1890/	3146	+ 1951
78	Bn2T	Henschel	1890/	3147	+ 1950
79	Bn2T	Henschel	1890/	3148	+ 1950
80	Bn2T	Henschel	1890/	3149	+ 1954
81	Bn2T	Henschel	1890/	3150	+ 1954
82	Bn2T	Henschel	1890/	3151	+ 1954
00	Bn2T	Henschel	1891/	3477	≠
00'	Bn2T	Kr. Maffei	1949/	17626	+ 1963
01	Bn2T	Henschel	1891/	3617	+ 1955
01'	Bn2T	Kr. Maffei	1949/	17627	&&
02	Bn2T	Henschel	1891/	3618	1968 DGE
04	Bn2T	Henschel	1899/	5252	+ 1955
(Normalspur)					
41	Cn2t	Henschel	1904/	6842	%
42	Cn2t	Henschel	1904/	6843	+ 1967

1914(?) an Heeresfeldbahn; § seit 1954
 Denkmal in Mannheim OEG; §§ 1926 ex Müll-
 heim-Badenweiler Nr. 2; & ex Darmstadt(?);
 & 1958 an MEG, seit 1970 Eurovapor;
 1955 verk. an Klöckner Mannheim.

gehend geschweißten Schienen. Gleichwohl hat auch die OEG mit den bekannten Schwierigkeiten der schienengebundenen Verkehrsmittel zu kämpfen. Die Sorgen um die Zukunft lassen in Mannheim keine rechte Jubelstimmung zum 60. Geburtstag der OEG aufkommen. Das Schicksal der OEG ist z. Zt. etwas unklar und hängt offenbar davon ab, was die Stadt- und Raumplaner vorhaben. Daß das Eisenbahndreieck Mannheim – Weinheim – Heidelberg – Mannheim bestehen bleibt, dürfte außer Frage stehen. In welcher Weise sich der Betrieb in Zukunft abwickelt, wird momentan erörtert. Wirtschaftlich und verkehrspolitisch vernünftig wäre es, wenn man die OEG als Grundstock in ein künftiges integriertes, regionales Schnellbahnsystem zwischen Bergstraße und Haardt einbringt, wobei gleichzeitig bisherige Aufgaben des Stadtverkehrs – gegebenenfalls unterirdisch – mit übernommen werden. Das setzt natürlich voraus, daß die bisherige Bewährung der OEG entsprechend anerkannt wird und ihr die Mittel zur Verfügung gestellt werden, um mit der technischen Entwicklung Schritt halten zu können. An guten Ideen bezüglich Rationalisierung und überörtlicher Planung fehlt es der OEG nicht, wie man an den Gemeinschaftstarifen, sowie der Errichtung einer gemeinsamen Hauptwerkstatt für die Straßenbahnen Mannheim, Ludwigshafen und möglicherweise Heidelberg, sowie die OEG und die Rhein-Haardtbahn sieht. So oder so wird der Name „OEG“, der im Rhein-Neckar-Raum so etwas wie ein Markenzeichen für fortschrittlichen Nah- und Bezirksverkehr ist, weiterleben. Aber auch die gute alte, die historische OEG wird weiterleben. In verständnisvoller und uneigennützig Weise stellte die OEG den Eisenbahnfreunden Rollmaterial und Ausrüstungsstücke zahlreich zur Verfügung. Sie erhielt die DGE den bekanntesten „feurigen Elias“ mit der Tramlok 102 und dem Wagen 131. So wurden dem DEV kostenlos der Personenwagen 112, der Packwagen 260 und die Güterwagen 00 809, 0 864 und G 302 u. 321 überlassen. Diese Fahrzeuge werden auf der Museumsbahn in Bruchhausen – Vilsen der Nachwelt einsatzbereit erhalten. Für das Entgegenkommen und Verständnis sei der OEG an dieser Stelle herzlichst gedankt.

Der Deutsche Eisenbahn-Verein wünscht der OEG für die Zukunft „Gute Fahrt!“

Eberhard Moll



Asendorf jetzt ohne Rollbockverkehr

Es ist mal wieder schneller gegangen, als viele dachten. Am 23. August war der letzte Tag für Rollbockzüge auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Zu guter letzt hatte es, wie schon bei anderen Einstellungen beobachtet, eine Flut von Wagenladungen gegeben, um die billige Schienenfracht so lange wie möglich auszunutzen. So kam es, daß drei Tage vor dem offiziellen Betriebschluß noch ca. 50 G-Wagen in Br.-Vilsen und Hoya auf die Weiterbeförderung nach Asendorf warteten. Alle diese Wagen enthielten die gleiche Ladung: Kunstdünger!

Um diesen Verkehr nun nicht zu verlieren, hat die VGH, wie schon vor Jahresfrist in Hoya, auch in BruVi einen Silo aufgestellt. Der Silo wird von einer Silogemeinschaft betrieben, die aus Händlern und VGH besteht. Für die Landwirte ergibt sich keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung. Statt sackweise erhalten sie nun ihre Düngemittel gleich in ein entsprechendes Streufahrzeug, mit dem sie ohne weitere Arbeit sofort aufs Feld fahren können.

Ein Wermutstropfen trübt allerdings das schöne Bild: bei gewissen Windrichtungen weht der weiße Staub vom Silo genau auf das DEV-Betriebsgelände, und alle Fahrzeuge erhalten nach kurzer Zeit eine häßliche Patina. Es wäre zu hoffen, daß hier bald für Abhilfe gesorgt wird.

Das Aufbocken andererseits, hat noch nicht ganz aufgehört. Im Bhf. BruVi muß weiterhin der schmalspurige Anschluß der landwirtschaftl. Genossenschaft bedient werden. Dieser Anschluß soll 1972 umgespurt werden, doch wirft dies bisher ungelöste Probleme auf.

Da die VGH nun die Strecke nicht mehr benötigt, obliegt deren Unterhaltung jetzt dem DEV. Nach Schilderung der Sachlage durch Betriebsleiter Leder muß evtl. damit gerechnet werden, daß wir den Abschnitt Heiligenberg – Asendorf bald aufgeben müssen, da seine Lage unter Straßenniveau jährlich Unterhaltungsaufwendungen von ca. 30 000 DM notwendig macht. Diese Arbeiten müßten schon im Frühjahr '72 geleistet werden, damit wir in der kommenden Saison überhaupt nach Asendorf fahren dürfen.

SAISON'71

Wieder hat die Museums-Eisenbahn eine Saison hinter sich gebracht, die sechste! Mit 23 000 Fahrgästen wurde die Vorjahreszahl wieder erheblich überboten. Allerdings verkehrte sie auch, alle Sonderfahrten etc. eingerechnet, an vierzig Tagen!

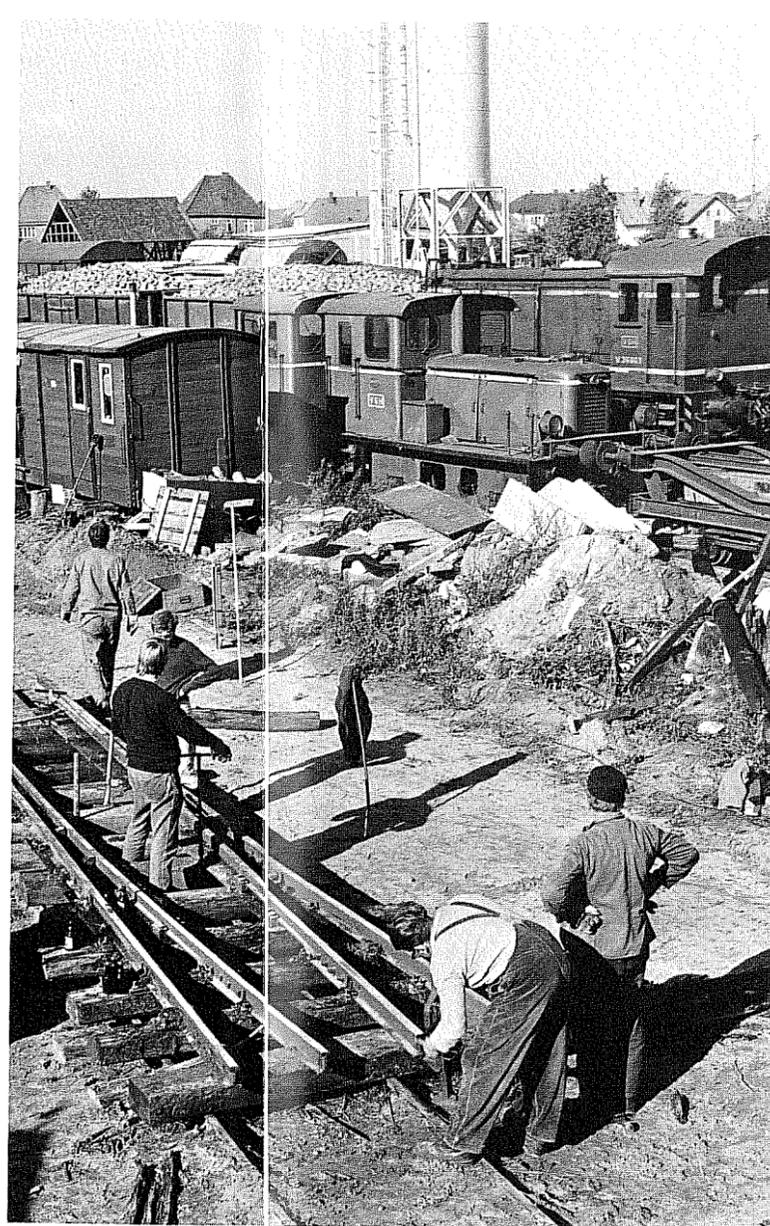
Trotz zeitweilig sehr schlechten Wetters waren die Züge gut bis sehr gut besetzt, manchmal auch in unschöner Weise überfüllt. Es fehlte vor allen Dingen der Wagen 5, der noch nicht wieder einsatzbereit war. Da war der kleine 23 (ex Juist) nur ein bescheidener Ersatz. Die Besetzung des T 41 war unterschiedlich. Gelegentlich mußte der Fahrkartenverkauf rationiert werden, in anderen Fällen war er fast leer. Feststeht, daß die Eisenbahnfreunde, die angeblich auch so begeistert sind vom Wismarer Schienenbus, kaum mit ihm fahren. Gelegentlich wäre es gut gewesen, wenn man dem T 41 hätte einen Hänger begeben können. Doch verkraftet er das nicht. Ein weiterer kleiner Triebwagen, der auch einen Beiwagen bergauf ziehen kann, wäre schon wünschenswert, auch für Sonderfahrten mit wenig Fahrgästen.

Die Nachtzüge waren diesmal leider fast leer, so daß sie 1972 erheblich reduziert werden müssen (von 8 auf 2).

Am Fahrplan für 1972 wird z. Zt. noch gearbeitet. Er wird aber mit Sicherheit einige erhebliche Änderungen bringen. Die Samstagzüge werden als GmP gefahren werden. In Heft 1/72 werden wir den Fahrplan in Fraktur abdrucken.



Antransport der beiden Weichenjoche Fotos: Beckmann (2), alle anderen: Kunst



Weicheneinschleppen mit der VGH-Diesellok



Heute muß die Weiche werden. . . Im Hintergrund links der Liegewagen

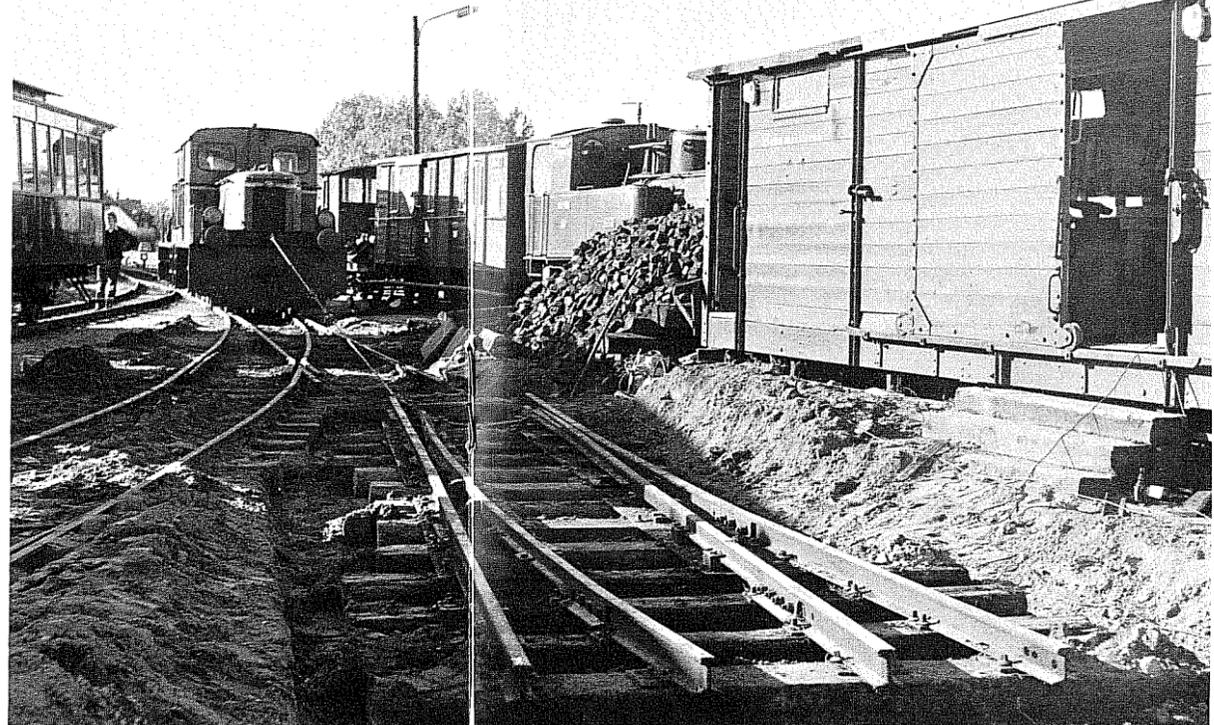


weitere Bilder umseitig 

IV. Railroader-Meeting

in Bruchhausen-Vilsen

Wie ein Ameisenhaufen: das DEV-Hallengelände



Die Vorzeichen waren nicht besonders gut: ein wirklich attraktiver Termin ließ sich für das IV. Meeting wegen der späten Herbstferienlagen nicht finden. Kaum jemand rechnete mit einer Beteiligung. Auch nahmen viele Mitglieder die Anmeldefomulare nicht so genau (wie soll man da Essen bestellen?). Daß alles dennoch ein großer Erfolg wurde und vielleicht sogar das bisher erfolgreichste Meeting, ist wohl in erster Linie der guten Organisation von MB Hentzschel zu verdanken, der diesmal die Meetingleitung mangels anderer Bereitschaft wieder selbst übernehmen mußte. Der Liegewagen, den er von der DB besorgte, übte eine große Anziehungskraft auf die Jugend aus (nächstesmal wird er besser geheizt). Decken und Schlafsäcke wurden vom THW in Hoya und dem DRK Syke besorgt, denen für die Bereitstellung gedankt sei. Neu war die Eigenorganisation für das Frühstück im Buffetwagen, das gut und reichlich für nur 1,50 DM ausgegeben werden konnte. Hier machten sich Familie Peters/Tochtenhagen und Familie Hentzschel nützlich. Herr Peters hat übrigens trotz seines Alters noch kein einziges Meeting versäumt!

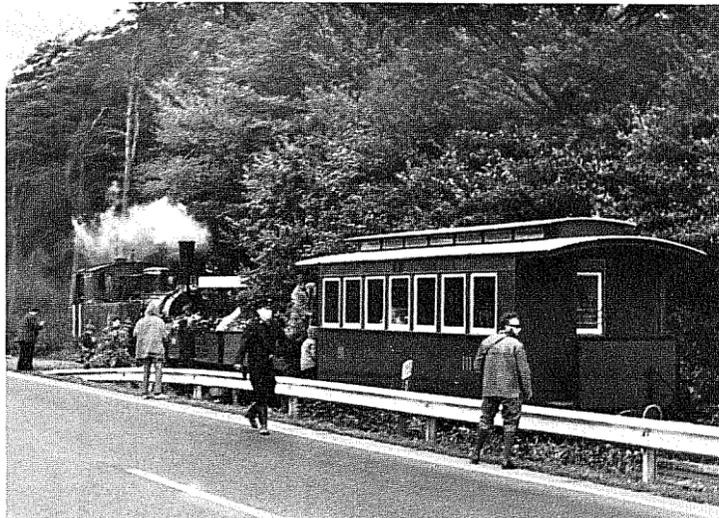
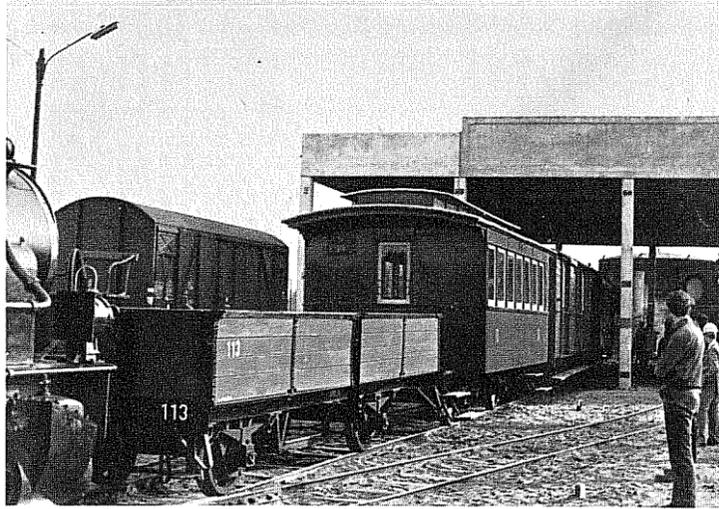
Die wichtigsten durchgeführten Arbeiten waren: Einlagern der LBE-Signale nebst Zubehör in die Halle (bei strömendem Regen); Ausholung der Gräben zwischen Vilsler Holz und Arbste; Einbau der zweiten Weiche zur Halleneinfahrt (Gleis 1 + 2 jetzt angeschlossen); Aushub von Fundamentgräben und Abgießen mehrerer Streifenfundamente der Halle; Ausmauerung der Halle. Hier war am Freitag Hochbetrieb, als fast die gesamte Hallensüdseite an einem Tage fertiggemauert werden konnte. Das geht auf die gute Organisation zurück, die die Energie der Meetingteilnehmer und die Arbeit einer Bruchh.-Vilsener Maurerfirma sinnvoll kombinierte.

Am Sonntag wurde mit einem schönen Arbeitszug das ausgeschnittene Holz von der Strecke abgefahren. Die Hoya dampfte mit 0 113 und Ci 9 bei herrlichem Herbstwetter!

Das Abendprogramm wurde von MB Speer gemixt: ein Vortrag von ihm selbst über die NE-Bahnen in der Bundesrepublik (klasse Dias); ausgiebige Fahrerei mit der LGB an mehreren Abenden; Tonfilme über Norwegen von Herrn Kunst, Frankfurt; ein Schmalfilmvortrag von MB Straznicky über eine Rundreise in Rumänien (Dampf in Regel- und Schmalspur) und schließlich noch einmal MB Speer mit einem Dia-Vortrag über den MOROP-Kongreß in Dresden.

Zum Meeting-Abschluß erbrachte eine Versteigerung von HO-Material, das von Herrn Müller, Oker, gespendet worden war, den überwältigenden Erfolg von 386,- DM für die gequälte Vereinskasse. Wer bis zuletzt ausgeharrt hatte, erlebte am Sonntagnachmittag noch eine Sonderfahrt mit der Hoya und einer astreinen Zweiachsergarnitur: 9, 6, 141, 44 und 113!

Meetingleiter Hentzschel dankt allen Teilnehmern für ihren Einsatz. Auf Wiedersehen beim nächsten Frühjahrsmeeting!



Sonderzug zum Holztransport



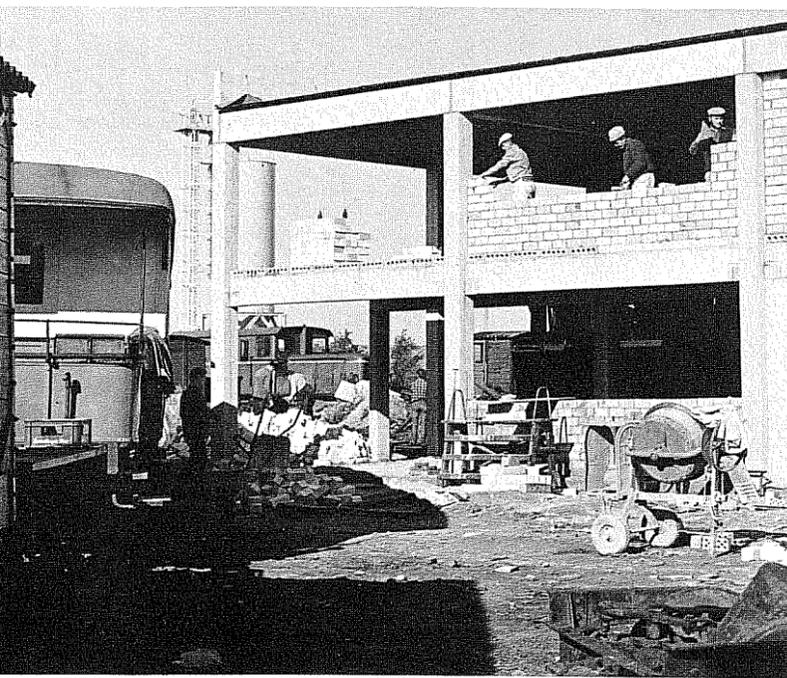
Auch der Vorsitzende faßt kräftig zu

BM Bode mit der Eindrehmaschine



IV. MEETING

Hier „fluscht“ es!



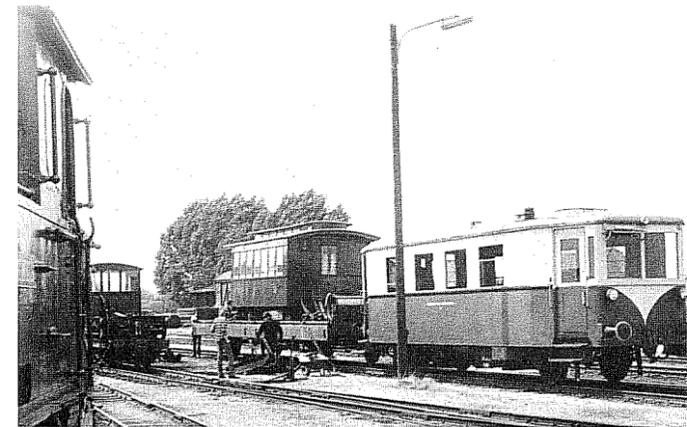
Sommeraktivität

Ein Meeting im Kleinen fand in den ersten drei Augustwochen in BruVi statt, als eine ganze Reihe sehr aktiver Mitglieder, teils verabredet, teils zufällig, in Vilsen zusammentrafen. Als erste Arbeit war sogleich das Abladen des 9 zu erledigen. Zusammen mit ihm waren zwei Lätewerke, eine Säulenbohrmaschine und anderes Gerät verladen. Eine der Lätewerksäulen wurde in Heiligenberg, die andere in Wiehe-Kurpark aufgestellt. Später sollen sie einmal in ein Zugmeldesystem eingebaut werden.

Mehrere Streifenfundamente für die Halle wurden eingeschaltet und abgessert, die zukünftige Schlosserei fertig ummauert, auch schon Türen eingesetzt, die von den MBs Gebr. Ihme in Heimarbeit angefertigt worden waren. Das Hallendach erhielt die erste Lage Dachpappe.

Damit war nun schon eine riesige trockene Arbeitsfläche vorhanden. Wagen 112 wurde als erster in der Halle teilaufgearbeitet, Wagen 9 zusammengebaut (er war ohne Achsen eingetroffen). Das zweite Hallengleis wurde eingebaut, allerdings ohne Anschluß. An der Strecke wurden Rodungsarbeiten durchgeführt und einige Warnkreuze an Überwegen aufgestellt. Schließlich konnte der Pw 260 die Fertigstellung seiner Bremsanlage, des Außenstrichs, der E-Installation und Übergangsbühne erleben. Er ist somit, nach Abnahme, für 1972 einsatzbereit.

Abladen des Ci 9. Foto: OOK



Fleißige Hände am 112. Foto: Lingemann

Beitragszahlungen

Die Beitragsmoral ist in unserer Vereinigung im Durchschnitt gut. Unsere besondere finanzielle Situation, d. h. die Verpflichtungen, die Hallenbau und Kauf der SPREEWALD mit sich bringen, zwingen uns jedoch, auf sofortige Begleichung von Beitragsrückständen zu drängen. Alle Mitglieder werden gebeten, ihren Beitrag für 1972 mögl. schon jetzt **in einer Summe** auf unser Postscheckkonto Hamburg 3132 81 oder unser Konto 655 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen zu überweisen. Auch Vorauszahlungen für 1973 werden gern akzeptiert.

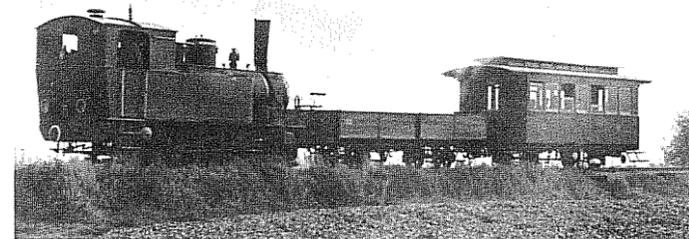
Dienstl. Prüfungen

MB Ulf Otto und MB Henning Piecker legten bei der Betriebsleitung erfolgreich die Zugführerprüfung ab. MB Christian Speer konnte gleichzeitig die Bahnbewachungsprüfung ablegen. Der DEV-KURIER gratuliert herzlich zu diesem Erfolg.

Waldbahnwagen fertiggestellt

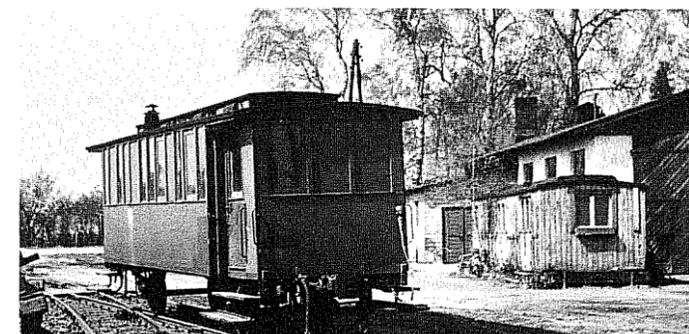
Endlich ist er fertig. Die Berliner haben wieder einmal ganze Arbeit geleistet. Wenn der PwPost ihr Gesellenstück war, dann haben sie hier ihr Meisterwerk gemacht. Viele, viele Arbeitsstunden sind verwandt worden, um dem Fahrzeugpark unserer Museums-Eisenbahn ein neues Kleinod hinzuzufügen, aber auch mehrere Tausend DM wurden verbraucht. Von nichts kommt eben nichts.

Der Wagen mit den netten Proportionen besticht durch seine gediegene Inneneinrichtung. Er ist nach dem Farbschema der Preuss. Staatsbahn als 3.-Klasse-Wagen braun gestrichen. Am 3. 10. 71 konnte er hinter der HOYA zu einer ersten Probefahrt nach Heiligenberg starten (unser Bild).



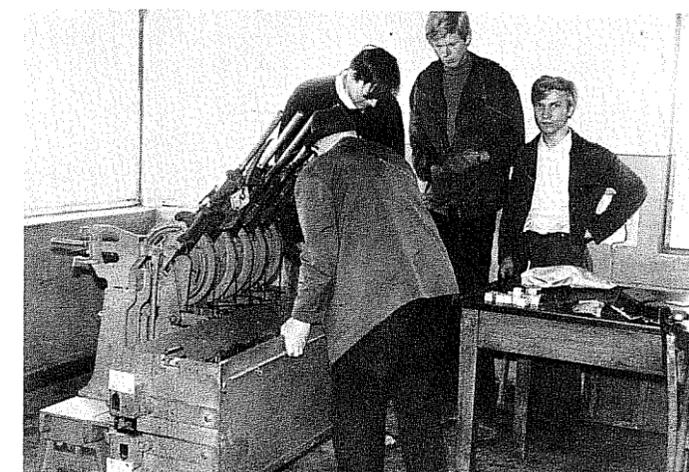
Probefahrt des Wagens Ci9. Foto: Wickfelder

Wagen 10 der Spreewaldbahn. Foto: Wickfelder



Das ist der Wagen 10, von dem wir in Heft 24 schon berichteten, aufgenommen im Sommer 71 bei der Spreewaldbahn. Der Wagen hat geschlossene Plattformen und halbgeschlossene Abteile mit Seitengang, weshalb er zum 1. Kl. Wagen umgestaltet werden soll. Inzwischen ist er nach Berlin ins DEV-AW Spandau gebracht worden.

Rettung historischer Stellwerke



Stellwerksmeister Volley und fleißige MBs beim Abbau. Foto: OOK

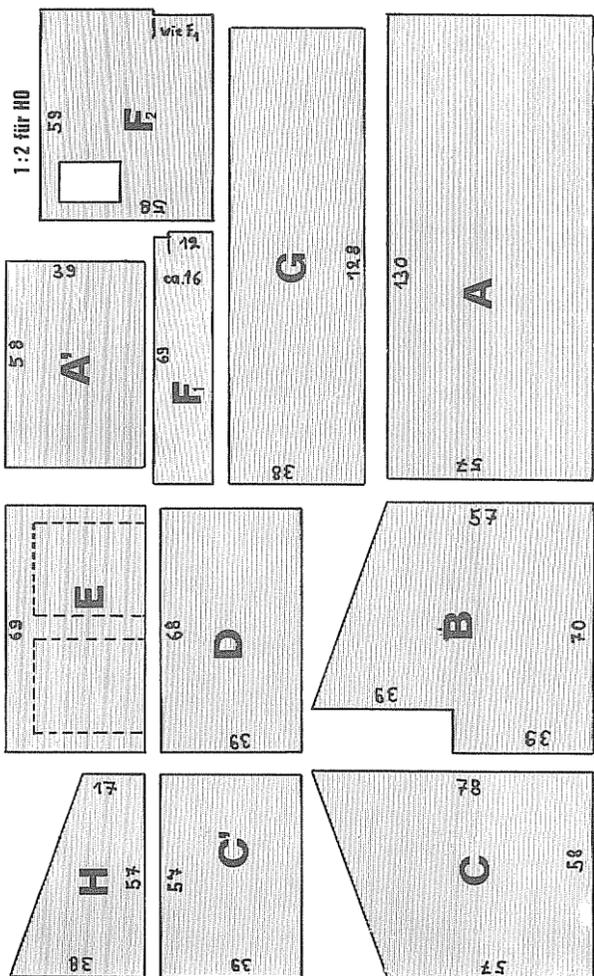
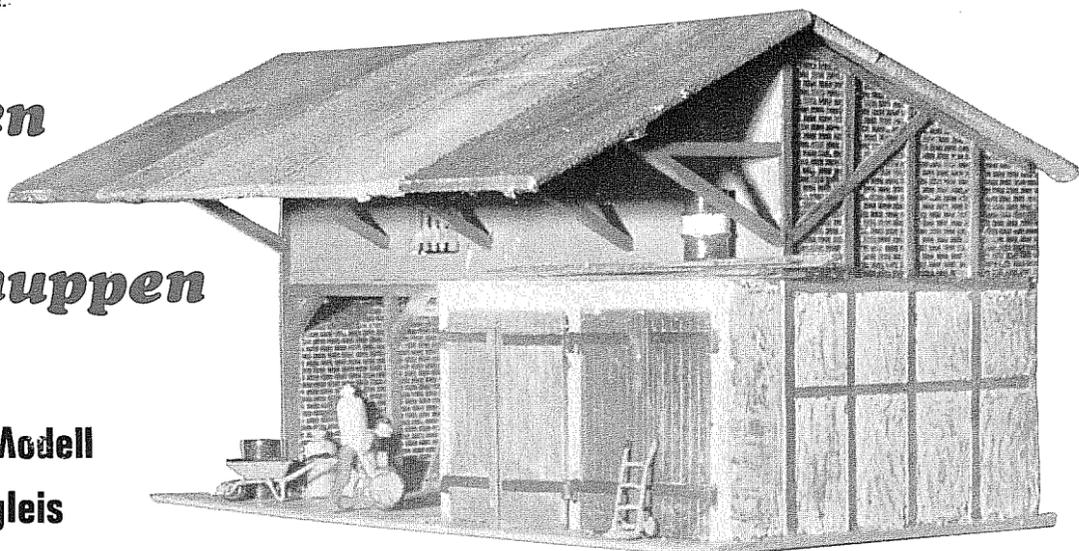
Für unsere künftigen Sicherungsanlagen konnten wertvolle Einzelteile sichergestellt werden: ein Signalstellbock für zwei Signale mit Schlüsselabhängigkeit von der Meppen-Haselünner Eisenbahn, ein Kurbelstellwerk mit drei Kurbeln, ein Hebelstellwerk, Weichenschlösser, Stelleinrichtungsteile und vieles andere von der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn. Hier half Stellwerksmeister Volley beim sachgemäßen Abbau. Er wird den Aufbau der Anlagen in Br.-Vilsen bzw. Heiligenberg leiten.



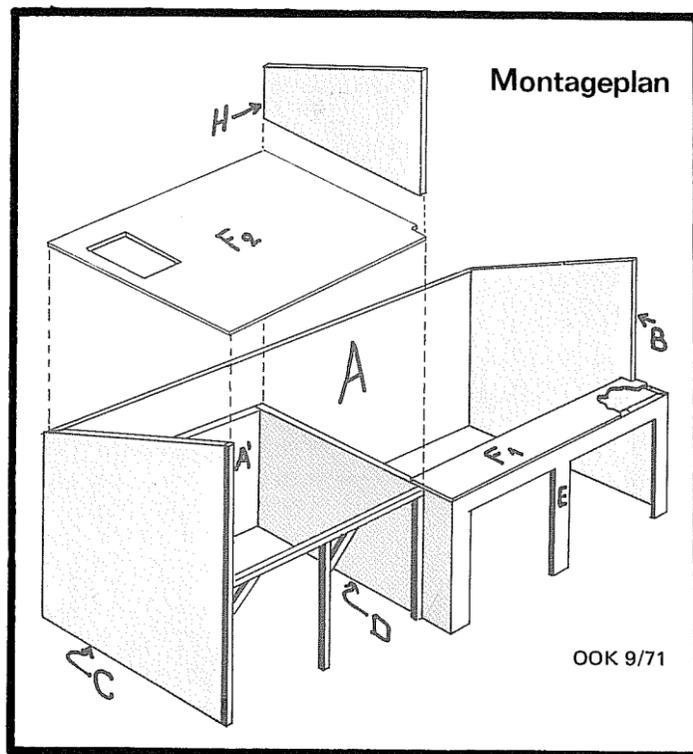
Die Modellbahnseite

Wir bauen einen Lagerschuppen

Ein attraktives Modell für Ihr Anschlußgleis

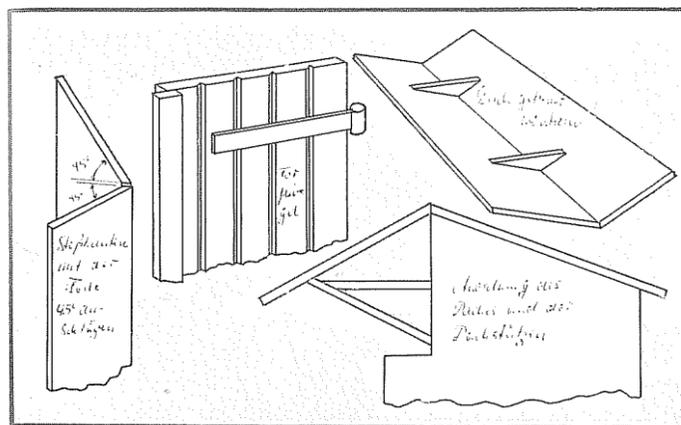


Das Modell kann aus Holz, Pappe o. ä. in jeder Größe gebaut werden. Die Bauanleitung bezieht sich auf Kunststoffbauweise in HO. Sägen Sie die Rückwand A und die Seiten B und C aus Vollmer-Mauerplatte 6028. Beim Sägen etwas zugeben und mit der Feile sauber auf Maß putzen, die Stoßkanten 45° abschrägen. Aus 0,5 mm Polystyrol oder Karton kleben Sie jetzt das Fachwerk gemäß Fotos oder nach eignen Ideen auf. Zeichnen Sie den Grundriß des Gebäudes auf eine Grundplatte und kleben Sie darauf A, B und C unter Einhaltung rechter Winkel zusammen. Geben Sie einem dünnen Plastikkleber den Vorzug, der das Material besser anlöst.



Teil D wird mit der Mauersteinseite zum offenen Teil hin eingeklebt, anschließend die Teile C' und A' (ebenfalls Vollmer 6028) eingepaßt, damit der Innenraum ringsum Mauersteine zeigt. Teil E ist glattes Polystyrol. Die Teile hinter den Türen brauchen nur ausgesägt zu werden, wenn diese offenstehen sollen.

Aus Vierkantplastik ca. 1,5 x 1,5 mm werden nun die Balken zugeschnitten, die die Decke F mittragen. An C geht der Balken bis unters Dach. Fertigen Sie die Balken aus Plattenmaterial, wenn Sie



nichts passendes in der Kramkiste haben. Besser ist es, man hat eine Schachtel mit Bausatzresten. Es wird manchen wundern, aber eigentlich sollte man fast von jedem Bausatz etwas übrigbelassen, indem man einzelne Details verändert. Nur der blutige Anfänger baut jeden Bausatz so, wie die Teile aus der Schachtel kommen. Der rechte Modellbauer schafft auch aus Kits individuelle Modelle.

Mit den Platten F1 und F2, die auch in einem Stück ausgesägt werden können, decken wir nun die untere Etage ab. Lassen Sie ein Loch für eine Leiter nach oben. Auf F kommt genau über D die Platte H als dritte Dachstütze. Die Platte G schließt das Obergeschoß vorn ab. Sie wird mit senkrechten Bretterfugen versehen. Diese kann man sehr gut in Polystyrol mit einem sogenannten Vorstecher einschneiden, den man vorn etwa im Winkel von 30° angeschliffen hat. Sie müssen etwas experimentieren, bis es funktioniert. Das Material darf nicht zur Seite gedrückt werden, sondern muß in Form eines Spans herausgeschnitten werden. Führen Sie das Werkzeug an einem Stahllineal und drücken Sie nicht zu stark; lieber mehrmals entlangziehen. Sie können auch eine Luke vorsehen.

Vor die Platte G kleben Sie nun die wieder aus Vierkantmaterial geschnittenen Balken, die das Schlepplach tragen. Halten Sie sich hier an die Skizze. Fünf Stützen werden in gleichmäßigen Abständen plaziert. Das Dach aus den beiden Dachplatten J und K sowie einigen Verstärkungsstücken L wird zunächst getrennt montiert und streifenweise mit 120er bis 160er Sandpapier überzogen. Anschließend wird es aufgesetzt und gut verklebt.

Die beiden Tore erhalten Bretterfugen wie oben beschrieben. Die Scharniere aus schmalen Kunststoffstreifen und Rundplastik (z. B. von Telegraphenstangen). Wenn Sie einen Teil des Gebäudes verputzen wollen (mit Moltofill), rauhen Sie daß Plastik vorher an diesen Stellen mit einer groben Feile auf.

Mischen Sie für die Mauerfugen aus Temperafarbe ein helles Grau recht dünn an. Es verläuft, mit einem dicken Haarpinsel aufgetragen, fast von selbst in die Fugen. Die Steine werden mit rot bis braun, recht dick angemischt, mit einem steifen Pinsel gestrichen; einzelne Steine etwas dunkler oder heller einfärben. Das Fachwerk und die Balken braun, die Tore ebenso die obere Bretterwand (G), das Dach schmutzig verwaschen grau. Besser ist es, wenn Sie die Streifen vor dem Aufkleben färben, da dann an den Nahtstellen keine Übermalungen passieren.

Je nach Bestimmung wird der Schuppen nun fertigdetailliert: Bretter, Kisten und Kasten, Fässer und Säcke u. v. a. m. Das Vorbild stand bei einem Kohlenhändler, doch kann es auch ein Landhandel sein oder das Lager einer Gießerei.

DEV-Modellbahn-Preisausschreiben

Leider haben sich bisher erst drei Teilnehmer zu unserem Modellbahnpreisausschreiben gemeldet. Das ist doch enttäuschend. Dabei winken so wunderbare Preise: in jeder Baugröße eine Lokomotive und mehrere Wagen. Wir hoffen, daß Sie über den Winter doch noch dazu kommen, ein Umbaumodell herzustellen. Der Einsendeschluß ist jetzt endgültig festgelegt auf den 26. 3. 1972.

Hier noch ein Tip für potentielle Teilnehmer: in der neuesten Ausgabe (Nr. 11) der LGB-Depesche findet sich eine Typenzeichnung unseres T 41, die den Nachbau sehr erleichtert. Das Heft ist gegen 1,80 DM zu erhalten von E. P. Lehmann-Patentwerk, 85 Nürnberg, Saganer Str. 2-4. Bitte beziehen Sie sich bei Bestellung auf den DEV-KURIER.

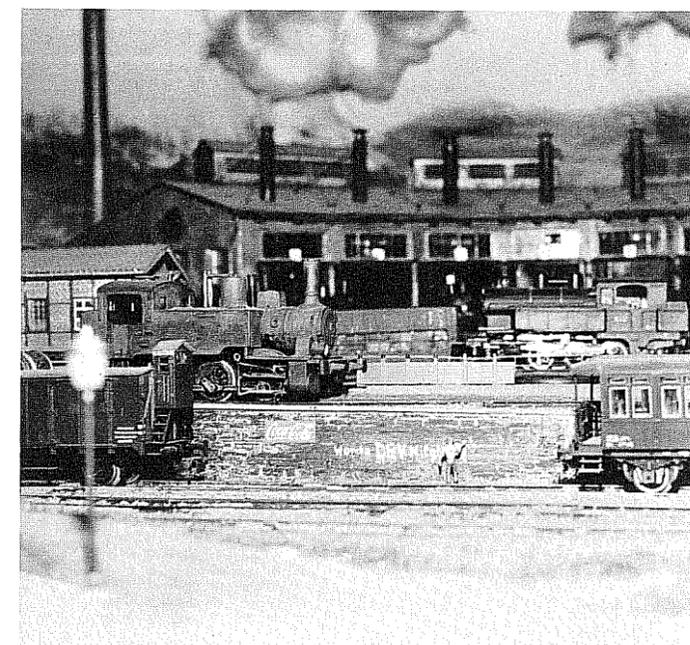
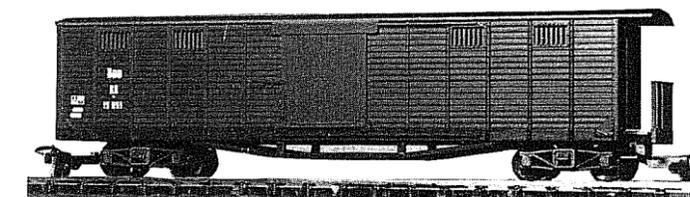


Foto: OSTRÄ

Stimmung im BW

Otto Straznický, alten Miba-Lesern als eingefleischter Modellbahner von hohem Können, den DEV-Mitgliedern als liebenswerter wienerer MB bekannt, sandte uns dieses Motiv von seiner HO-Anlage, über die wir in Zukunft noch ausführlich berichten werden. Die Inschrift an der Steinmauer kann sich noch mancher zu Herzen nehmen.

Schmalspur (HOe)-GG-Wagen von Liliput (9,15DM)



Liliput bietet diesen Wagen in der Beschriftung für Zillertalbahn, Salzkammergut-Lokalbahn, Steyrtalbahn und Murtalbahn (St. LB) an. Das Vorbild jedoch gab es in genau 4 Exemplaren (Nr. 284-287) bei der Pinzgauer Lokalbahn. Dieses ist allerdings, wie wir feststellen konnten, mit 100% Maßgenauigkeit wiedergegeben. Der Wagenkasten ist sehr gut detailliert, nicht hingegen die Achslagerdeckel der Drehgestelle. Wir vermissen die Hardybremse unter dem Wagenboden sowie, was mehr sichtbar ist, die Trittbretter unter den Schiebetüren (beim Vorbild vorhanden). Die Türen sind nicht zum Öffnen, was aber in der Baugröße kein Nachteil ist; allerhöchstens würden bewegliche Türen einen Kostenfaktor darstellen.

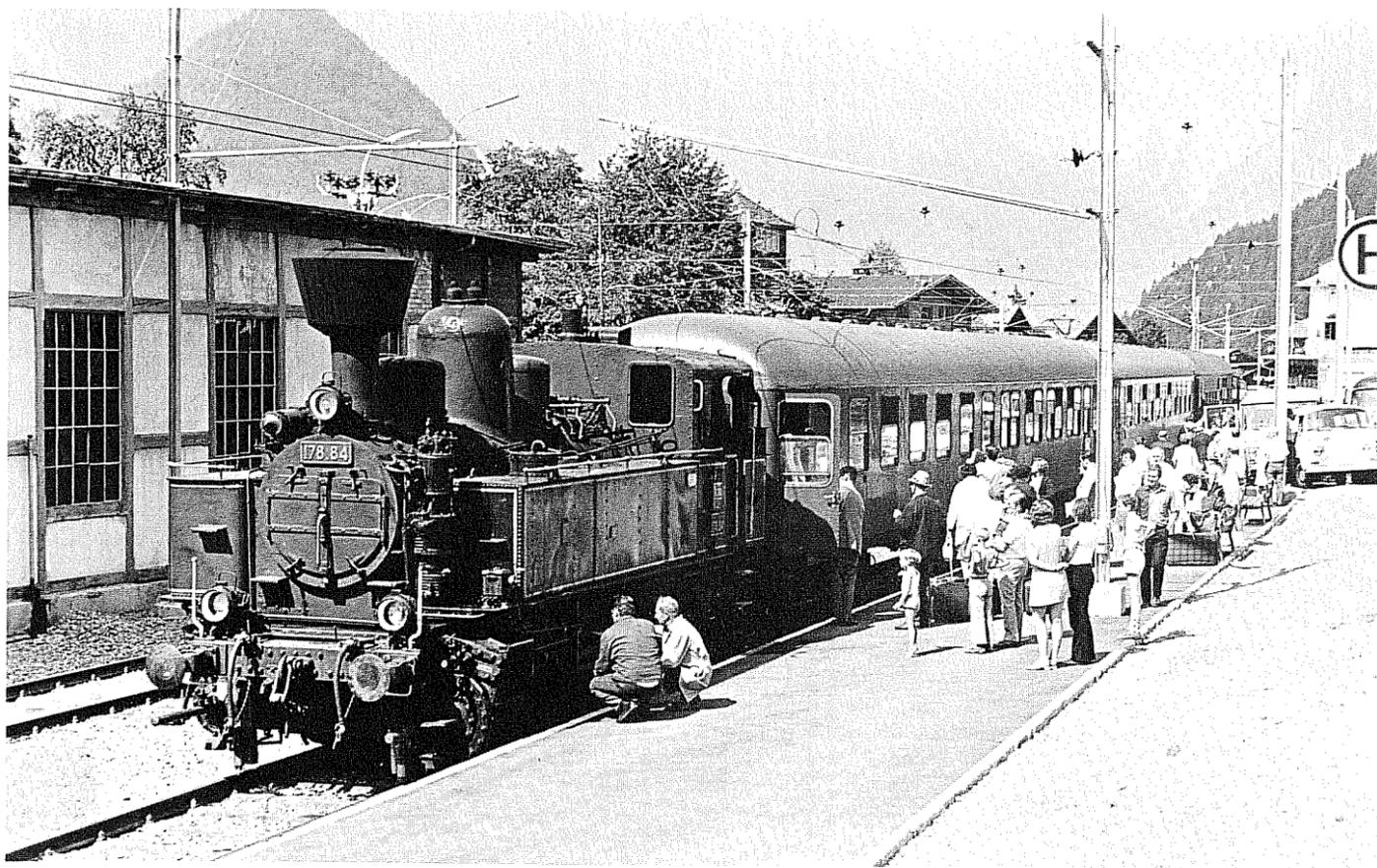
Den gleichen Wagen gab es übrigens beim Vorbild auch mit Bremsenhaus auf der Plattform. Das sollte den Bastlern eine Anregung sein, sich ihren individuellen Wagen zu schaffen.

Die Laufeigenschaft des Wagens bewerten wir ebenfalls als sehr gut. Die Räder laufen exakt rund. Der Wagen nimmt alle Kurvenradien, die mit dem flexiblen Liliputgleis herstellbar sind, anstandslos. Alles in allem, trotz des hohen Preises, ein guter Kauf.

Auszeichnung für Liliput

Die Modellbahnfabrik LILIPUT in A-1072 Wien ist kürzlich mit dem Österreichischen Staatspreis für vorbildliche Verpackung ausgezeichnet worden. Jeder Modellbahner weiß ja auch diese gleichermaßen schönen, schonenden und praktischen Verpackungen zu würdigen. Wir freuen uns über diese Auszeichnung und gratulieren herzlich.

DEV-Vorstand und Redaktion des DEV-KURIER wünschen allen Mitgliedern und Lesern ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute zum Jahreswechsel!

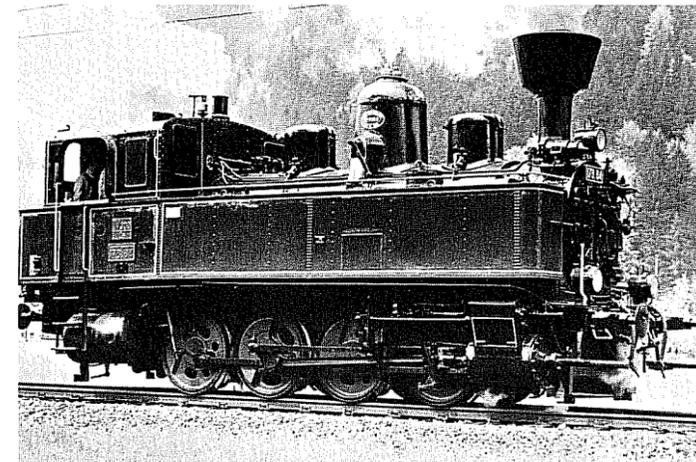
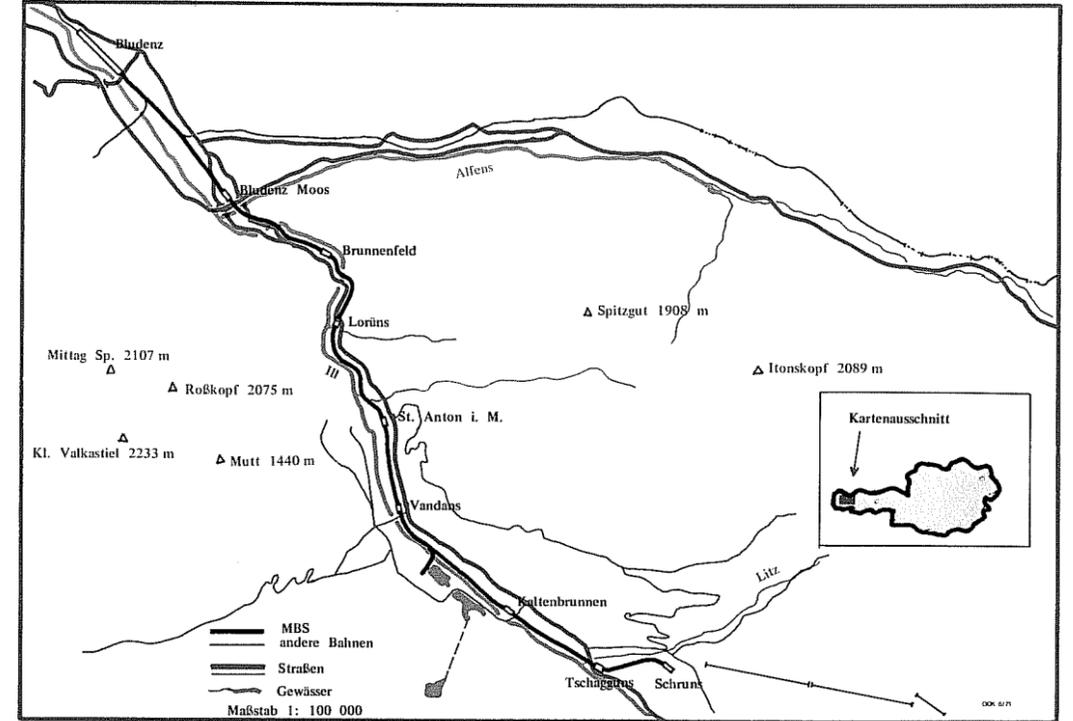


Auch Reisebürosonderzüge (hier Ankunft in Schruns) werden gelegentlich mit Dampf gefahren, wenn der Umlauf es ergibt. Aufnahmen (3): Zwirchmayr

MUSEUMSBAHNBETRIEB MONTAFON

MONTAFONERBAHN BLUDENZ - SCHRUNS

Der 1970/71 völlig neugestaltete Bahnhof Schruns mit einer interessanten Fahrzeugpalette. Das ist der Alltag der MBS. Im Hintergrund links Wagen des Dampfsonderzuges.



Lok 178.84 der k. u. k. Österreichischen Staatsbahnen zieht nun die Dampfsonderzüge auf der Montafonerbahn.

Mit ihren knapp 13 km Streckenlänge muß man die Montafonerbahn wohl als Kleinbahn bezeichnen. Daß sie jedoch nicht das traurige Schicksal so vieler anderer Kleinbahnen, auch in Österreich, teilen mußte, liegt wohl hauptsächlich an zwei Dingen: einmal ist es die günstige Verkehrslage als Zubringer zu einem beliebten Feriengebiet und zu Baustellen großer Wasserkraftanlagen, zum anderen die ideenreiche und zielbewußte Unternehmensführung und Betriebsleitung.

Neben der vollausgelasteten Bahn betreibt die Montafonerbahn AG die örtliche Stromversorgung sowie Verkauf und Installation von Elektrogeräten incl. Kundendienst. Unkonventionell, aber erfolgreich!

Übrigens ist die MBS seit ihrer Eröffnung im Jahre 1905 elektrisch betrieben worden. Dampflokotiven haben auf der Strecke nur gelegentlich Gastrollen gegeben, so z. B. während der Elektrifizierung der Arlbergbahn, als die MBS-Fahrleitung in Bludenz zeitweilig abgebaut werden mußte, oder bei der berühmten Filmszene zu „Hannibal Brooks“, wo ein ganzer Güterzug in den Abgrund raste. Vorher hatte man mit der Dampflok 93 1340 noch einige öffentliche Dampfsonderfahrten veranstaltet, die ein ungeahntes Interesse der Öffentlichkeit zeigten. Dies war letztlich auch der Grund, warum es im Jahre 1970 zur Einrichtung eines museumsbahnmäßigen Dampfbetriebes in Zusammenarbeit zwischen den Dampflokfreunden Arbon, dem österreichischen Eisenbahnmuseum und der MBS kam.

Doch wäre wohl auch daraus nicht viel geworden, gäbe es bei der MBS nicht den Ing. Karl Zwirchmayr, gleichermaßen begeisterter Eisenbahnfreund und Eisenbahner aus Passion. Er reihte in den dichten Regelfahrplan (allein 17 Personenzugpaare täglich) noch die Dampfsonderzüge ein, die von Fotohalten bis zum Selbstfahren der Lokomotive alles bieten, was der Eisenbahnfreund als Attraktion wertet. Der besondere Reiz liegt in den Kreuzungen mit modernen Zügen des Regelverkehrs, die z. T. sogar Kurswagen aus Deutschland und Belgien führen.

Die Fahrzeuge der Montafonerbahn bilden ein Kapitel für sich, könnten doch viele der Eigenbauten und Umbauten der Stolz mancher Waggonfabrik sein. Was hier an Einfallsreichtum und technischem Können gezeigt wird, ist kaum noch zu überbieten. Einzelheiten hierzu findet man in der halbjährlich erscheinenden Zeitschrift MUSEUMS-BAHNBETRIEB MONTAFON in gut illustrierter Form.

Überhaupt hat man in Schruns ein gutes Verhältnis zu bedrucktem Papier, wohl auch mit z. T. das Geheimnis des Erfolges. Prospekte, Broschüren und technische Blätter werden herausgegeben, dazu rein touristische Artikel wie Farbpostkarten und Dias und anderes mehr.

Bevor Sie Ihren nächsten Alpenurlaub planen, sollten Sie auf jeden Fall das Informationsmaterial der Montafonerbahn anfordern.

MBS **MBM**
MONTAFONERBAHN BLUDENZ-SCHRUNS
Museumsbahnbetrieb Montafon

Berechtigungskarte № 001
zum Selbstfahren einer
Dampflokomotive als Amateurlokführer
am _____

Erlaubniskarte № _____
zur Mitfahrt am Führerstand
einer Dampflokomotive
am _____

bei einem Dampfsonderzug im Rahmen des Museumsbahnbetriebes Montafon auf der Montafonerbahn Bludenz-Schruns
Den Anordnungen der Lokomotivführer ist strikte und unverzüglich Folge zu leisten

GÜLTIG FÜR EINE TEILSTRECKE

Schruns - St. Anton i. M.	Bludenz - St. Anton i. M.
St. Anton i. M. - Bludenz	St. Anton i. M. - Schruns

in Verbindung mit gültigem Fahrausweis und Dampfzuschlagkarte

Keine Fahrtunterbrechung! **Preis S 80,-**

in Verbindung mit gültigem Fahrausweis und Dampfzuschlagkarte

Keine Fahrtunterbrechung! **Preis S 20,-**



DEV-K

Bücherschau

Rosberg: Tempo 200

Seiten mit 197 z. T. ganzseitigen Fotos, Leim Schuber, 34,- DM, Franckh'sche Verlags-Druckung Stuttgart.

ist ein herrliches Buch, ein hinreißendes Buch! mbahn heute, fesselnde, atemberaubende Eisenbahn. Das hat Rosberg in seinem Buch eingefangen. Hier sehen wir, wie modern die Eisenbahn heute wirklich ist. Wenn Sie ein Eisenbahnbuch kaufen wollen, dann schenken Sie dieses!

Straßenbahn

3, Franckhsche Verlagshandlung Stuttgart; 80 Seiten kart. mit vielen Fotos und Karten, 9,80 DM. Herausgeber: B. O. Gessner.

mehr Buch als Zeitschrift enthält dieser Band des Straßenbahn-Magazins wieder eine Fülle von Bildern und Berichten aus Vergangenheit und Gegenwart der Straßenbahn. Clou des Buches ist der Artikel „Aus der Frühzeit der Kölner Straßenbahn“ mit faszinierenden Großfotos. Man kann kein Straßenbahn-Spezial sein, um an diesen Dokumentationen Gefallen zu finden.

Herrmayer: TB Deutsche Schmalspurdampflokomotiven

Seiten, 200 Fotos, Franckhsche Verlagshandlung Stuttgart, Plastikeinband, 9,80 DM.

In den Taschenbüchern Deutsche Dampflokomotiven und Deutsche Elektrolokomotiven legt Herrmayer nun das Ergebnis seiner Studien über Schmalspurdampflok in Taschenbuchform vor, aber gesagt, über die Loks, die in den Nummernplan der DR bzw. DB gelangten. Die Privatloks mißt man schmerzlich, vielleicht kann man darüber noch ein Bändchen erscheinen.

er der genannten thematischen Begrenzung ist das Buch jedoch eine unerhörte Vollständigkeit die Bewunderung verdient. Bis auf zwei Ausnahmen sind alle Maschinen durch zwei Fotos selbstverständlich auch mit allen technischen Details sowie ihre Geschichte, Umbeheimatungen. Nicht ganz glücklich ist vielleicht die Gliederung, so daß z. B. die 99 241 und ihre Schwesterloks die vom DEV erworbene Spreewaldloks 1633 an ganz verschiedener Stelle auftauchen. Aber zu diesen Maschinen noch anzumerken, daß sie aus einer Serie von 5 Stück stammen, die Jungfer unter den F. Nr. 2517-2521 für die Pöhlkaller Baute. Dort waren sie Nr. 21-25.

sind von diesem Buch begeistert und empfehlen es jedem Eisenbahnfreund. OOK.

Menzel: Bis ans Ende der Welt

260 Seiten Linseneinband m. Schutzumschlag. H-V-Verlag, Düsseldorf, 18,- DM.

ressante und z. T. abenteuerliche Geschichten den großen Bahnbauten des vorigen Jahrhunderts. Ein fesselndes Buch für die Jugend mit vielen schönen Bildern, die jedoch dem Eisenbahnfreund nicht unbekannt sind. In einem Buch dieser Preiskategorie erwarten wir besser durchgearbeitetes Kartenmaterial. Maedels Bücher waren besser.

preuss. P 10

Seiten, 124 Fotos Format A5. Kart. 12,80, Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier Solingen.

ist erstaunlich, daß im Jahre 1971 noch eine so lückenlose Dokumentation über die P 10 gelegt werden kann. Neben Fabriknummern Lieferfirmen sämtlicher Loks enthält der Band Angaben über die Rolle der P 10 in einzelnen (Umlaufpläne) von DRG, DR und DB bis zur Ausmusterung. Daneben findet sich in der Abteilung ein Überblick über Entstehungsgeschichte und Bewahrung der Lok einschl. des Umbaus in die DR. Die 124 Fotos zeigen knapp die besten aller gebauten 260 Loks. Die Bildwiedergabe Qualität der Fotos ist in der Regel sehr gut, man vermißt man den Text zu Bild 3. Schade ist, in den Bildtexten nicht P 10 sondern P10 steht. In diesen Kleinigkeiten abgesehen ein gelungener Band, und man darf auf den angekündigten über BR 01 gespannt sein.

Schrader: Dieselloks auf Kleinbahngleisen

Verlag Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstraße 10. Bestellung durch Vorkasse auf PSchK Hannover 428 25.

Nach dem DAMPFLOKSCHEPPEN legt Schrader nun zwei neue Bändchen mit Typenzeichnungen und Fotos sowie kurzer technischer Fahrzeugbeschreibung vor. Dabei merkt man auf Schritt und Tritt, daß Schrader selbst Fahrzeugkonstrukteur ist und über ein fundiertes Fachwissen verfügt. Bei den Triebwagen mußte leider z. T. wegen der großen Fahrzeuglänge vom einheitlichen Zeichnungsmaßstab 1 : 100 abgewichen werden. Die Preise von 7,80 (Dieselloks) bzw. 8,80 DM + je 1,- DM Versandkosten wollen uns jedoch für Hefte von 36 Seiten A5 etwas hoch erscheinen. Da bot der Dampflokscuppen wesentlich mehr fürs Geld. Für Dieselfans trotzdem ein Muß-Kauf.

Schmalspurbahnen auf Rügen

16 Seiten A5 Kunstdruck + Umschlag. 4,60 DM incl. Porto. Verlag Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstraße 10.

Trotz des etwas ungewöhnlichen Aufhängers (Exkursion der EF Hannover nach Rügen 1966) bietet dieses Bändchen so ziemlich alles, was zu einer kompletten Bahnbeschreibung gehört: Karte, Bhf.-Pläne, Lokliste, geschichtliche Daten und eine größere Zahl guter Fotos. Klein aber fein.



Leserbriefe von allgemeinem Interesse werden gern abgedruckt. Die Redaktion muß sich jedoch Auswahl und Kürzung vorbehalten.

Der DEV-KURIER ist im Allgemeinen eine hervorragende Zeitschrift, insbesondere in Bezug auf Fotowiedergabe, allerdings erfüllt sie meiner Meinung nach als Vereinszeitschrift nicht immer ihren Zweck. Immer wird der Leser vor vollendete Tatsachen gestellt. Nie wurde über den Ankauf der 99 5633 von der DR oder über die Beschaffung der Wagen 18, 22 und 23 von Juist berichtet. So wird auch wohl eines Tages ein Dieseltriebwagen in BruVi stehen, ohne vorher ein Wörtchen im DEV-KURIER darüber zu verlieren.

Was jeden richtigen Eisenbahnfreund stören muß, ist die Beschriftung der Fahrzeuge. Da es sich um eine Museumsbahn handelt, sollte man sich endlich auf ein einheitliches Beschriftungssystem einigen. Mein Vorschlag: eine Beschilderung à la Deutsche Eisenbahn-Ges.

Friedhelm Rethemeier, 4902 Bad Salzufen 1, Mergelweg 11.

Ich mußte feststellen, daß das Erscheinungsbild der Zuggarnitur gelitten hat; es laufen im Zugverband nur noch Wagen, die einheitlich grün gestrichen sind. Der Besucher der Museums-Eisenbahn, ange-lockt von Farbkarten, auf denen der Zug mit beige-roten Reisezugwagen und braunem Packwagen abgebildet ist, dürfte jetzt enttäuscht sein. Der von den Berliner Mitgliedern rotbraun lackierte sog. Waldbahnwagen sieht ausgezeichnet aus, ein Anstrich in den Ursprungsfarben blau-beige hätte ihm sicherlich noch besser gestanden.

Eberhard Lotsch, 345 Holzminden, Hoher Weg 24.

STREIFLICHTER



aus dem

Vereinsleben:

MÜNSTERLAND

Geschäftsstelle: 4722 Ennigerloh, Berliner Str. 29 (Leiter: Herr Risse, Vertr.: Herr Schwartz)

Am 26. 9. führte die Geschäftsstelle eine erste Gesellschaftsfahrt nach Bruchhausen-Vilsen durch, um die neuen Mitglieder mit ihrer Eisenbahn bekanntzumachen. Für die nächste Zeit sind folgende Punkte auf dem Programm: 17. 11. Besuch einer

Modellbahngroßanlage; 28. 1. Forum mit Modell-eisenbahner; 11. 12. Weihnachtsfeier für Clubmitglieder u. Angehörige; 23. 1. Filmforum; 5. 2. Karnevalsfeier; 20. 2. Vortrag. Außerdem ist eine Fahrt mit einem Güterzug der WLE geplant, über die an anderer Stelle berichtet wird. Alle 14 Tage treffen sich die DEV-Mitglieder des Münsterländer Raumes (natürlich gern auch andere) im Clubheim am Bhf. Neubeckum des Sonntagsvormittags etwa ab 9.30 Uhr.

Es werden noch Mitglieder gesucht, die bei der weiteren Aufarbeitung des ehemaligen DT 11 der WLE helfen wollen. Dieser Wagen soll das endgültige Clubheim werden. Interessenten wenden sich bitte an Herrn Risse (s. o.).

MITTELWESER

Geschäftsstelle: Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg/Weser, Warthestr. 21, Tel. (05021) 4650.

Ab November beginnen wieder die regelmäßigen Mitglieder- und Freundestreffen. Zunächst soll das Ausstellungsmodell der HOYA im Maßstab 1 : 4,5 fertiggestellt werden. Dann soll mit dem Bau einer HO-Anlage begonnen werden. Auf dem Programm stehen einige Filme: Mit der Kittellok von Osna-brück nach BruVi; Ankunft neuer Fahrzeuge in BruVi; Fahrt mit dem T 1 der VGH, etc.

PRIVATE KLEINANZEIGEN

Anzeigen bis zu 50 Wörtern können von DEV-Mitgliedern kostenlos eingerückt werden. Nichtmitglieder fügen ihrem Anzeigentext 3,- DM in Briefmarken (bzw. 5 int. Antwortscheine) bei. Chiffreanzeigen werden nicht angenommen. Kleinanzeigen nur einsenden an: DEV-KURIER, 307 Nienburg/W., Warthestraße 21.

Verkaufe „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ 2. Auflage 1938 gegen Höchstgebot. Angebote bitte an Peter Thonfeld, 58 Hagen, Tückinger Höhe 28. Tel. (0 23 31) 4 32 09 nach 18 Uhr.

Welche Kenner von Klein- und Schmalspurbahnen haben Aufzeichnungen über Lokomotiven aus den Jahren 1895 bis 1905, gebaut von der Firma „Stahlbahnwerke Freudenstein & Co“, Berlin-Tempelhof? Zuschriften erbittet Kurt Pierson, 1 Berlin 15, Meierotto-Str. 4.

Erbitte Angaben zur Geschichte der Bleckeder Kreisbahn von 1895 bis 1944, Lokliste, Wagenliste, Fahrpläne, Fotos leihweise zur Reproduktion usw. Unkosten werden erstattet. Ulrich Schader, 3118 Bevensen, Eppenser Weg 11.

Suche Dia-Duplikate der Herforder Kleinbahnen sowie Dias und Unterlagen über die Bad Eilsener Kleinbahn. Entstehende Unkosten werden voll ersetzt. Günter Karbe, 49 Herford, Westring 44.

Suche FAHRPLÄNE von Privatbahnen, Straßenbahn- und Busunternehmen (auch abgelaufene). Angebote m. Preis an Benno Blessenohl, 463 Bochum, Witzlebenstr. 2.

Suche Duplikatdias von Fahrzeugen der HSA (Schmalspurbetrieb Hoya-Syke bis 1966) und der Hoyaer Eis. (Hoya-Eystrup) zu kaufen. U. Thiemann, 49 Herford, Umlandstr. 17.

Suche Fotos vom BW Würzburg, Braunschweig, Goslar und Lehrte sowie Strecken in der Umgebung v. Würzburg (von 1950-67). Werner Häußner, 8702 Veitshöchheim, Friedenstr. 21.

Suche Fotos aus der Schmalspurzeit der Mindener Kreisbahnen und der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf. Biete dafür evtl. neuere Aufnahmen von diesen oder anderen Kleinbahnen. Friedhelm Rethemeier, 4902 Bad Salzufen, 1, Mergelweg 11.

Neujahrs-Glückwunscharte Klappkarte 11 x 19 cm mit Motiv aus den „Fliegenden Blättern“ um 1860: Abfahrereiter Sekundärbahnzug mit uralter Lokomotive und originell kostümierten Personen. Einschl. Umschlag per Stck. 0,70 DM; 10 Stück 6,00 DM. DGEG, 7500 Karlsruhe 1, Postfach 2063.

Verkaufe Miba-Bände 16 bis 21 gegen Preisangebot. Bernd Freimann, 1 Berlin 42, Eisenacher Str. 59.

Die Zechenverwaltung auf meiner HO-Anlage sucht noch dringend einige OOTz-Großraumerwagen, gebraucht und preiswert (Märklin oder Trix). Harald Schäfer, 307 Nienburg/W., Rehmenweg 37.

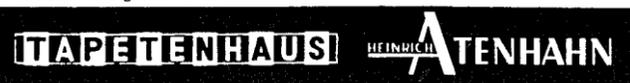


Uniform-Mützen, Uniform-Hemden sowie sämtlichen Uniform-Zubehör liefert Ihnen das Spezial-Versandhaus ERICH BEINHORN, Abt. 26 33 Braunschweig, Steinwegpassage, Postfach 14 44 Preisliste kostenlos.

riwi Buchstaben

selbstklebend, wetterfest

Fordern Sie gratis Muster von

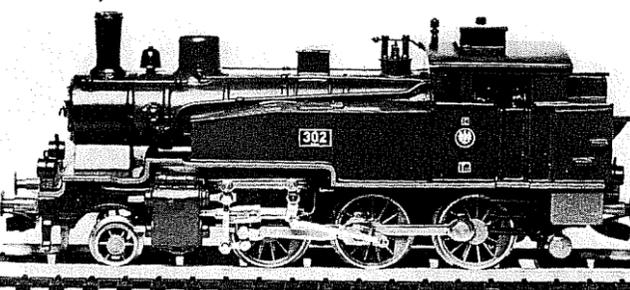


3 0 9 4 BRUCHHAUSEN - VILSEN TEL. 7 2 0 3

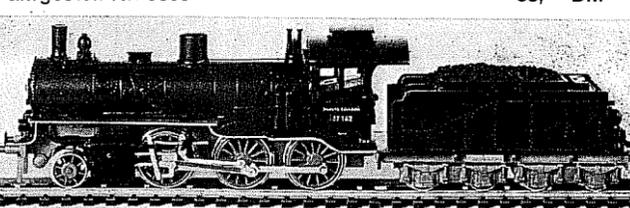
V. Meeting:

vom 22.-26. März 1972 in BruVi

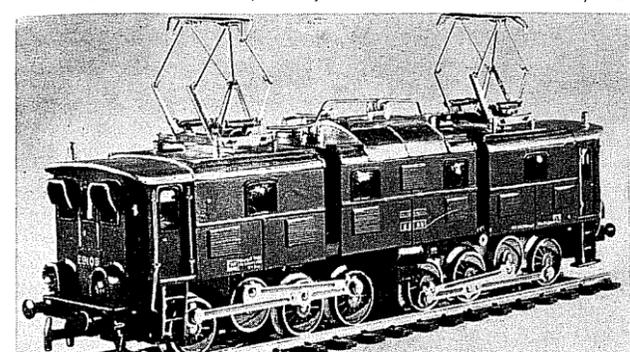
W & H, London



ex. pr. T 11 (BR 74⁰⁻³) Gehäuse-Bausatz für Märklin-Fahrgestell Nr. 3003 58,- DM



Vollständiger Bausatz P6 (BR 37) der KPEV 170,- DM



E 91 Gehäuse-Bausatz für 2 Märklin-Fahrgestelle Nr. 3001 62,- DM

Sämtliche Bausätze enthalten jetzt eine neuartige Lokbeschilderung aus Metall. Sowie das gesamte Rivarossi-Programm N-H0-0 Vertretung und Auslieferung:

Heinrich W. Güssen

INTERNATIONAL MODEL RAILROADS
4 Düsseldorf-Heerd
Pestalozzistraße 78 a · Postfach 27 · Telefon Sa.-Nr. (02 11) 50 15 11



Neuerscheinung!

TRANS-EUROP-EXPRESS

Der Werdegang des TEE-Betriebes von Dr. Fritz Stöckl; rd. 140 Seiten auf Kunstdruckpapier mit vielen Abbildungen und Grundrissen, Format 21 x 24 cm, kart. ca. 25,— DM.

Aus dem Inhalt:
Idee und Wirklichkeit
TEE — Symbol der Europäischen Eisenbahnen
BENELUX — die Keimzelle der „Europäischen Eisenbahnen“
Alle Wege führen nach Rom
Paris Est — das Tor nach Europa
Europas Züge haben viele Gesichter
TALGO auf zweierlei Spur
„Le Vetturine“
Europa-Züge im Pool-Verkehr
Europa-Züge für viererlei Strom
Höhepunkt des Triebwagenbaues
Zweistöckige Trans-Europ-Expresszüge
Mit 200 km/h hinter der E 103
„Rames Grand Parcours“
Die ersten lok-bespannten TEE
Europas schnellster Zug wird TEE
... habillées par Balmain“
Voitures a Grand Comfort
Der „K“-Wagen
Züge, Ziffern, Zahlen
Verzeichnis aller TEE-Fahrzeugtypen
Verzeichnis aller TEE, Herbst 1971
Kompositionen, Fahrpläne, Geschwindigkeiten (Stand 1970/71)
Kürzeste und längste TEE-Läufe
Längste Ohne-Halt-Strecken
Die schnellsten Teilstrecken der TEE
Gesamtübersicht der Geschwindigkeiten und Halte
Gesamtübersicht der Traktion und Einrichtung der TEE

RÖSLER + ZIMMER VERLAG · 8900 AUGSBURG 17

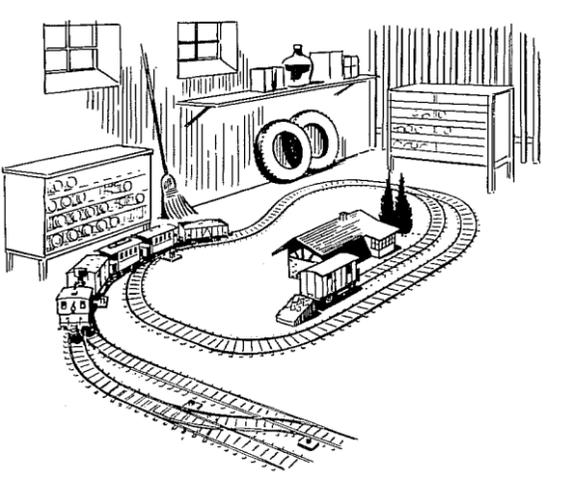


In Rekordzeit — ein Begriff!



L.G.B.

LEHMANN-GROSS-BAHN



ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

Museumsbahnbetrieb Montafon

HISTORISCHE DAMPFSONDERZÜGE

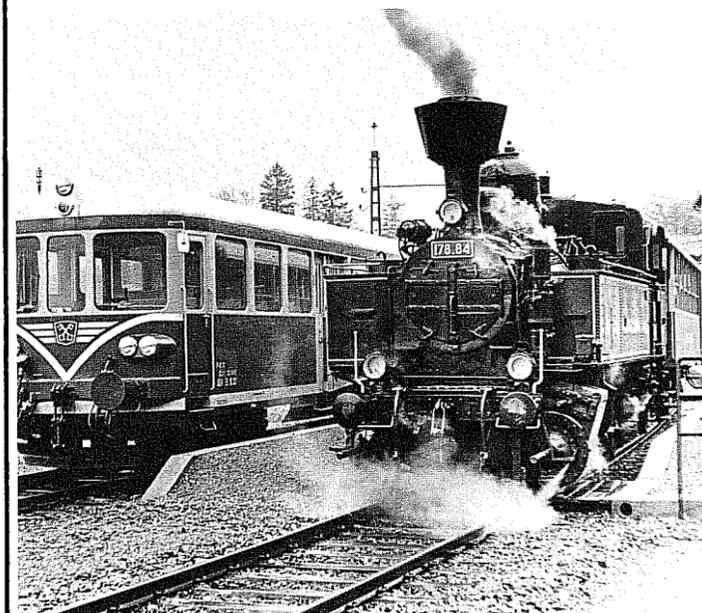
verkehren auf der Montafonerbahn Bludenz – Schruns alljährlich in der Sommersaison mit der generalüberholten Naßdampf-Verbund-Tenderlokomotive Nr. 178.84 der ehemaligen kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen. Die 1909 von Krauss & Comp. in Linz a. D. gebaute Maschine präsentiert sich im Originalzustand.



MITFAHRT AM FÜHRERSTAND, SELBSTFAHREN DER LOKOMOTIVE, FOTOHALTE UND SCHEINANFAHRTEN, ZUGPERSONAL IN HISTORISCHEN UNIFORMEN, AUSSICHTSWAGEN UND BUFFETWAGEN gehören zum planmäßigen Service der Dampfsonderzüge.



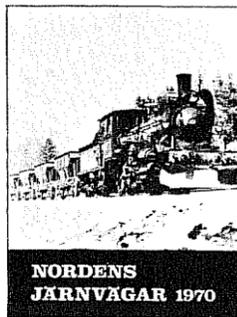
Wenn Sie mehr darüber und über den interessanten Betrieb der Montafonerbahn Bludenz – Schruns wissen möchten, schreiben Sie bitte an die Montafonerbahn Aktiengesellschaft in A-6780 Schruns (Vorarlberg). Von dort erhalten Sie kostenlos Prospekte und das Verzeichnis über das reichhaltige Informationsmaterial für Eisenbahnfreunde (Druckschriften, Dienstfahrpläne, Farb- und Schwarzweiß-Postkarten, Farbdias, Typenpläne von den Fahrbetriebsmitteln, Gleispläne von den Bahnhöfen usw.). Wir freuen uns über Ihr Interesse.



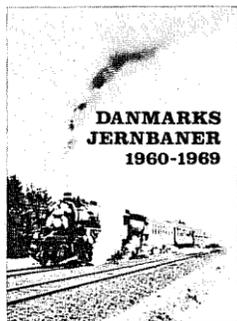
MONTAFONERBAHN BLUDENZ – SCHRUNS



Skandinavische Eisenbahnbücher



Nordens Järnvägar ist ein photographisches Jahrbuch über das Jahresgeschehen auf den Eisenbahnen Schwedens, Norwegens, Dänemarks und Finnlands. Jahrgang 1970 enthält u. a. die letzten Dampffahrten in Dänemark und Norwegen. Triebfahrzeuglisten sämtlicher Staats- und Privatbahnen sind auch dabei. Text auf schwedisch und englisch mit loser deutscher Textausgabe. 120 Seiten mit etwa 240 Photos, gebunden, DM 14, 80. Jahrgang 1969 im gleichen Umfang ist noch zum selben Preis erhältlich.



Danmarks Jernbaner 1960-1969 ist wie "Nordens Järnvägar" arrangiert, und beschreibt die dänische Bahnen in den sechziger Jahren. Listen der Triebfahrzeugen, Eisenbahnfahrten, stillgelegten Strecken, Museumslokomotiven usw. ergänzen die photographische Dokumentation. Text auf dänisch und englisch. 80 Seiten mit 120 Photos, gebunden, DM 12, -.



Die Lokomotiven Rumäniens.
Das Buch enthält eine kurze Geschichte der Rumänischen Bahnen und Lokomotiven und ein Verzeichnis sämtlicher Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven sowie Triebwagen. 112 Seiten, 26 Photos, Karte, DM 9, -.



Railway Scene
- die internationale Zeitschrift, in der Eisenbahnfreunde aus aller Welt über Eisenbahnen und Reisen berichten. Die Oktober-Ausgabe behandelt u. a. Bahnen in Argentinien, Spanien, Italien und Dänemark. Erscheint z. Zt. sechsmal jährlich in englischer Sprache. Einzelheft DM 1, 80, Jahresab. DM 9, -.

Lieferung gegen Voreinzahlung auf Postscheckkonto Hamburg 1228 82, Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47a, S-217 71 Malmö, Schweden.